

50

MINISTERIE VAN LANDBOUW  
LANDBOUW - ECONOMISCH INSTITUUT (L.E.I.)

Manhattan Center  
Bolwerklaan 21 - 1000 Brussel  
Tel. 02 / 219 10 50

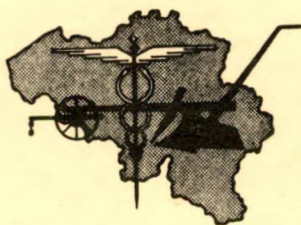
*ENQUETE BIJ DE SCHEEPJONGENS IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ*

*door*

*H. EVERAET, Werkleider L.E.I.  
R. JANSOONE, Adjunct-adviseur, Dienst voor de Zeevisserij*

L.E.I. - SCHRIFTEN

AUGUSTUS 1984



L

PUBLICATIE TOEGESTAAN MITS DUIDELIJKE BRONVERMELDING

218043

MINISTERIE VAN LANDBOUW

LANDBOUW - ECONOMISCH INSTITUUT (L.E.I.)

Manhattan Center  
Bolwerklaan 21 - 1000 Brussel  
Tel. 02 / 219 10 50

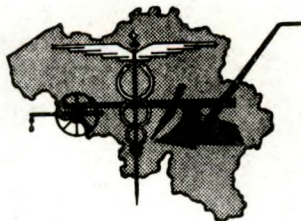
*ENQUETE BIJ DE SCHEEPJONGENS IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ*

*door*

*H. EVERAET, Werkleider L.E.I.  
R. JANSOONE, Adjunct-adviseur, Dienst voor de Zeevisserij*

L.E.I. - SCHRIFTEN

AUGUSTUS 1984



PUBLICATIE TOEGESTAAN MITS DUIDELIJKE BRONVERMELDING



# ENQUETE bij de SCHEEPSJONGENS in de BELGISCHE ZEEVISSERIJ

## INHOUD

INLEIDING	1
1. Doel	1
2. Objekt	1
I.- De IDENTIFIKATIE	2
1. De woonplaats en de leeftijd van de ondervraagden	2
2. De scheepsklasse en het scheepstype	3
3. De gezinssituatie	4
II.- De BEROEPSKEUZE en -VORMING	5
1. De beroepskeuze	5
2. De beroepsvorming	6
3. De houding tegenover de beroepsvorming	7
III.- De BEROEPSSITUATIE	9
1. De aanvang	9
2. De arbeidsduur en de werkloosheid	10
3. Het verloop van schip	12
4. De aard van de activiteiten	13
IV.- De HOUDING tegenover het BEROEP	15
1. De positieve en negatieve beroepsaspecten	15
2. De binding aan het beroep	17
3. De binding aan de beroepsorganisatie	18
V.- Het FONDS voor SCHEEPSJONGENS	19
1. De kennis van het Fonds	19
2. De wijze van bezoldiging	20
3. De voorkeur inzake bezoldiging	21



4. De tevredenheid met de Fondsbezoldiging	22
5. Wensen in verband met de Fondsbezoldiging	22
6. De houding tegenover het Fonds	23
 SAMENVATTING en BESLUITEN	 26
 RESUME	 29
 BIJLAGEN : 1.- Overzicht, naargelang de thuishaven, van enkele belangrijke bevindingen i.v.m. de beroepssituatie en de houding van de scheepsjongens	 30
2.- Vragenlijst	31
 LIJST der TABELLEN	
 LIJST der FIGUREN	



## INLEIDING

### 1. Doel

De Overheid heeft steeds begrip gehad voor de specifieke omstandigheden waarin de keuze van het vissersberoep tot stand komt en meer bepaald voor de distorsies die vaak verhinderen dat deze keuze op een vrije en verantwoorde wijze kan geschieden. Langs diverse maatregelen werd in het verleden gestreefd naar een oplossing voor het soms vrij akute bemanningsprobleem. De belangrijkste onder hen was ongetwijfeld de oprichting, in 1971, van een Fonds voor Scheepsjongens. De bedoeling hiervan was de ontvolking in de zeevisserij tegen te gaan door aan de jonge vissers van minder dan 18 jaar oud, die minder dan 400 zeedagen tellen, een vaste bezoldiging per zeedag toe te kennen (1).

Op geregelde tijdstippen werd de behoefte gevoeld om de werking van het Fonds te evalueren (2). Zulks gebeurde in 1972, d.i. reeds enkele maanden na zijn inwerkingtreding en andermaal in 1977, telkens op initiatief van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende. Zowel bij de reders als bij de scheepsjongens werd daartoe telkens een enquête verricht naar de houding ten aanzien van het beroep in het algemeen en van het Fonds voor Scheepsjongens in het bijzonder.

Na meer dan 12 jaar werking (waarvan 4 jaar op niet verplichte en 8 jaar op wettelijke basis) leek het thans andermaal aangewezen de werking van het Fonds onder de loep te nemen. Dit onderzoek, waarover hierna verslag wordt uitgebracht, werd opgezet door het Landbouw-Economisch Instituut in samenwerking met de Dienst voor de Zeevisserij. Aan de basis lag de vragenlijst die bij de vorige onderzoeken werd gehanteerd; deze werd evenwel grondig gewijzigd en aangevuld zodat het thans mogelijk wordt een nog vollediger beeld op te hangen van de houding van de bestudeerde personen. In tegenstelling tot de vorige enquêtes diende het onderzoek nochtans te worden beperkt tot de scheepsjongens en kon de reders-werkgeversgroep niet worden opgenomen ofschoon dit oorspronkelijk wel degelijk in de bedoeling lag. Niettemin wordt gehoopt dat de houdingsanalyse m.b.t. de scheepsjongens zal toelaten enkele elementen aan te reiken die van belang kunnen zijn bij de beoordeling van het Fonds en bij de pogingen om zijn werking aan te passen aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

### 2. Objekt

Op het ogenblik van het onderzoek waren nagenoeg 120 scheepsjongens aangemonsterd. Aan de 93 onder hen, die alsdan in vaart waren, werd een schrijven gericht teneinde hun medewerking te vragen voor het onderzoek. Nochtans konden zij, om uiteenlopende redenen, niet allen bij de ondervraging worden betrokken (op zee, intussen gestopt met varen, weigering, onvolledig ingevulde vragenlijst, enz.). Daardoor had de analyse uiteindelijk betrekking op 73 scheepsjongens, wat - op een totaal van 120 scheepsjongens - ongetwijfeld als een zeer representatief monster mag beschouwd worden.

(1) Sedert 1-2-1980 bedraagt deze 513 F netto per zeedag

(2) Zie hiervoor :

a) "Rapport over het bemanningsprobleem in de Belgische zeevisserij" Westvlaams Economisch Studiebureau. In opdracht van Ministerie van Landbouw (Dienst voor de Zeevisserij), 1972

b) Monique Tanghe : "Enquête bij reders en scheepsjongens in de Belgische Zeevisserij", Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, 1976-77.



Het afnemen van de interviews gebeurde van november 1983 tot januari 1984 in de kantoren van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende. Als interviewers fungeerden een vijftal personeelsleden werkzaam hetzij op de Dienst zelf hetzij bij het Fonds voor Scheepsjongens. Zij werden op hun taak voorbereid aan de hand van een aantal richtlijnen die er toe strekten het vereiste vertrouwensklimaat te scheppen bij het afnemen van het interview, de vraagstelling op een objectieve wijze te laten verlopen en het beantwoorden van de vragen zo vlot en nauwkeurig mogelijk te laten plaatsgrijpen.

Zoals reeds vermeld, werd uitgegaan van een schriftelijke vragenlijst(bijlage 2). Hierin zijn, naast gesloten en open vragen, ook een aantal open-eindvragen opgenomen. De vragen werden gegroepeerd rond volgende aspecten :

- identifikatie
- beroepskeuze en -vorming
- beroepssituatie
- houding tegenover het beroep
- het Fonds voor Scheepsjongens

Dit overzicht geeft tevens de volgorde aan die bij de rapportering van de studie zal gevolgd worden. Daarnaast wordt er, bij de bespreking van de resultaten, naar gestreefd de variaties op het spoor te komen die genoemde aspecten vertonen t.o.v. enkele typen van schepen waarop de ondervraagde jongeren zijn tewerkgesteld (1). De lezers die zich verder wensen te verdiepen in de variaties van de onderzoeksresultaten volgens de thuishaven van de scheepsjongens verwijzen wij naar bijlage 1 waarin hierover enkele markante uitkomsten werden gegroepeerd.

## I.- De IDENTIFIKATIE

### 1. De woonplaats en de leeftijd van de ondervraagden

Om de woonplaats van de ondervraagden te bepalen werden in het kustgebied drie verschillende subregio's onderscheiden, uitgaande van de drie vissershavens en van de reële sociologische entiteit die gevormd wordt door de deelgemeenten (en dus niet door de nieuwe fusiegemeenten). Hieraan werd nog een vierde categorie toegevoegd voor de scheepsjongens die buiten de kustgemeenten woonachtig zijn (2).

---

(1) In verband met deze scheepstypes dient opgemerkt dat - via het type van vaartuig - gepoogd wordt, m.b.t. de scheepsjongens, de aard van de beoefende visserij (en meteen dus ook het specifiek werkmidden) aan te duiden : nl. de plankenvisserij (of bordenvisserij), de bokkenvisserij (of boomkorre-visserij) en de garnaalvisserij. De niet-ingewijde lezer late zich niet misleiden door de term "garnaalvisserij" : hiermede wordt bedoeld "de kleine kustvisserij", bestaande uit zgn. "garnaal-scheepjes", die echter niet voortdurend en uitsluitend op garnaal vissen, doch in de praktijk zeer polyvalent zijn en zich even goed (en met behoorlijk succes) toeleggen - uiteraard zeer seizoengebonden - op tongvisserij en haringvisserij, met steeds die ene konstante : een beperkte aktieradius en dus zeer korte reizen van meestal slechts één dag (of nacht).

(2) De subregio Nieuwpoort omvat naast deze deelgemeente ook de deelgemeenten De Panne, Adinkerke, Veurne, Koksijde en Oostduinkerke, De subregio Oostende groepeer, naast Oostende zelf, ook Middelkerke, Westende, Bredene en De Haan. De subregio Zeebrugge omvat, naast Zeebrugge zelf, ook Blankenberge, Heist, Knokke en Wenduine. De categorie "hinterland" groepeer de scheepsjongens uit de overige gemeenten van West-Vlaanderen.



TABEL 1.- Indeling van de scheepsjongens volgens woonplaats

Subregio	Abs. cijf.	%
Oostende	32	43,8
Zeebrugge	27	37,0
Nieuwpoort	10	13,7
Hinterland	4	5,5
Totaal	73	100,0

De resultaten, weergegeven in bovenstaande tabel, tonen aan dat meer dan 40 pct. van de ondervraagde scheepsjongens woonachtig zijn in de subregio Oostende en meer dan één derde in de subregio Zeebrugge. In de subregio Nieuwpoort woont een kleine minderheid en slechts enkelen komen van buiten de kustgemeenten.

Van de 73 ondervraagde scheepsjongens zijn er slechts 10 van 15 jaar oud terwijl resp. 31 en 32 de leeftijd van 16 en 17 jaar hebben bereikt.

## 2. De scheepsklasse en het scheepstype

Een andere zinvolle indeling van de scheepsjongens kan gebeuren door hen te rangschikken volgens klasse en type van het schip waarop zij werkzaam zijn. Het onderscheid volgens klasse gebeurt op basis van de bruto-tonnemaat van de schepen (1). In volgende tabel worden de scheepsjongens ingedeeld volgens scheepsklasse en -type.

TABEL 2.- Indeling van de scheepsjongens volgens scheepsklasse en -type

Scheepsklasse	Plankenvisser	Bokkenvisser	Garnaalvisser	Andere	Totaal
- 50 BT	-	21,1	86,7	-	28,8
50 - 69 BT	13,3	13,2	13,3	40,0	15,1
70 - 149 B	80,0	13,2	-	20,0	24,7
150 BT en meer	6,7	52,5	-	40,0	31,4
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(1) Voor de specifieke noodwendigheden van dit onderzoek werd een indeling in BT-klassen aangewend die niet overeenstemt met de gebruikelijke indeling (zoals aangewend in het vlootverslag, het statistisch jaarverslag en de jaarlijkse kosten- en baten-analyse).



De vrij gelijkmatige verdeling wijst er op dat de aanmonstering van de scheepsjongens gespreid is over alle scheepsklassen. Binnen elk type van schepen is de verdeling volgens scheepsklasse evenwel zeer ongelijk. Zo zal het wel nauwelijks verwonderen dat de scheepsjongens in de garnaalvisserij praktisch allen tot de kleinste scheepsklasse (- 50 BT) behoren en dat deze in de plankenvisserij grotendeels in de grotere middenklasse (70 - 149 BT) tewerkgesteld zijn terwijl, in de bokkenvisserij, een meerderheid in de grootste scheepsklasse (150 BT en meer) gegroepeerd is.

Het is ook nuttig te wijzen op de belangrijkheid van de scheepsjongens in de verschillende scheepstypen. Als opmerkelijke vaststelling kwam naar voor dat 52 pct. terug te vinden zijn in de bokkenvisserij en nog slechts 20 pct. in de garnaalvisserij; dit heeft natuurlijk te maken met de sterke aangroei van het aantal bokkenvaartuigen enerzijds en met het inkrimpen van de kustvisserij anderzijds. Verder zijn nog ruim 20 pct. van de scheepsjongens werkzaam op "plankenvissers" en zijn er nog 7 pct. die varen op andere scheepstypen.

De hiervoor geschetste belangrijkheid varieert evenwel sterk volgens de scheepsklasse : in de kleinste klasse zijn de scheepsjongens doorgaans (62 pct.) werkzaam in de garnaalvisserij en ook nog enigszins in de bokkenvisserij (38 pct.); in de kleinere middenklasse vindt men 46 pct. van de scheepsjongens terug in de bokkenvisserij terwijl elk van de overige typen nauwelijks 18 pct. vertegenwoordigt; in de grotere middenklasse wordt door een meerderheid (67 pct.) op plankenvissers gevaren en vertegenwoordigen de bokkenvissers nog slechts een miniem deel (28 pct.); in de grootste scheepsklasse ten slotte wordt door praktisch allen (87 pct.) op bokkenvaartuigen gevaren.

### 3. De gezinssituatie

Van de 73 ondervraagde scheepsjongens wonen 69 nog steeds bij hun ouders; de overigen wonen op een ander domicilie.

De bevraging naar het hoofdberoep van de vader leverde volgende resultaten op :

- werkzaam in de zeevisserij	28 pct. (1)
- werkzaam in een ander maritiem beroep	29 pct.
- werkzaam in een niet-maritiem beroep	43 pct.

Van de vaders zijn (of waren) derhalve 57 pct. rechtstreeks of onrechtstreeks met het zeemansleven verbonden. Van de 20 vaders (28 pct.) met hoofdactiviteit in de zeevisserij ziet het beroep er als volgt uit : motorist (5), matroos (4), reder (4), schipper (3), stuurman (1) en andere (3).

Bij de ondervraagde scheepsjongens werden 107 broers geteld die als volgt kunnen ingedeeld worden; vooreerst zijn er de schoolgaande broers die 46,8 pct. van het totaal uitmaken : onder hen volgen 22 pct. de visserijschool en 78 pct. een andere vorm van onderwijs; vervolgens zijn er de beroepsactieve broers die 43,9 pct. van het totaal vertegenwoordigen : 45 op 100 van hen zijn werkzaam in de zeevisserij, 19 in een ander maritiem beroep en 36 elders; ten slotte zijn er nog een aantal broers die niet onder de voorafgaande categorieën gegroepeerd worden omdat zij ofwel werkloos

(1) In vergelijking met 1976-77 is dit cijfer enigszins teruggelopen (33 pct.)

Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens...op. cit. blz. 10.



(8,4 pct.) ofwel overleden (0,9 pct.) zijn.

## II.- De BEROEPSKEUZE en -VORMING

### 1. De beroepskeuze

De motivering van de beroepskeuze van de scheepsjongens werd nagegaan aan de hand van de vraag : "Waarom bent U scheepsjongen geworden ?" Het verstrekken van antwoorden werd vergemakkelijkt doordat aan de respondenten de keuze werd gelaten tussen meerdere mogelijkheden en doordat een laatste antwoordcategorie open werd gehouden. Tevens konden gelijktijdig meerdere antwoorden gegeven worden. Volgend staatje geeft aan door hoeveel percent van de respondenten elke antwoordcategorie werd genoemd :

- de "roep van de zee"	: 54,8 pct.
- uit familiale traditie	: 37,0 pct.
- bij gebrek aan iets beters	: 13,7 pct.
- om van school af te zijn	: 12,3 pct.
- goed vissersinkomen	: 8,2 pct.
- zeer apart werk en leven	: 2,7 pct.
- andere redenen	: 17,8 pct.

Meer dan de helft van de respondenten noemt de "roep van de zee" als bepalende faktor bij de beroepskeuze. Opmerkelijk is dat dit motief meer genoemd wordt door de scheepsjongens in de bokkenvisserij (60,5 pct.) en de garnaalvisserij (53,3 pct.) dan door hen die werkzaam zijn in de plankenvisserij (40,0 pct.). Nochtans worden de scheepsjongens op de drie typen van schepen nagenoeg evenzeer aangelokt door de "familiale traditie" (plankenvisserij : 40 pct., bokkenvisserij : 31,6 pct. en garnaalvisserij : 40 pct.) (1).

De vraag rijst in hoever de beide motieven, nl. : de "roep van de zee" en de familiale traditie onafhankelijk van elkaar staan dan wel de uitdrukking zijn van eenzelfde gemeenschappelijke faktor die als het "specifiek vissersmilieu" kan aangeduid worden. Een aanwijzing hieromtrent kan men vinden in de afkomst van beide categorieën van respondenten. Hieruit blijkt dat van de "roep"-respondenten 92 pct. een vader hebben (of hadden) met een niet-maritiem beroep als hoofdactiviteit terwijl bij 91 pct. van de "traditie"-respondenten de hoofdactiviteit van de vader zich situeerde in de zeevisserij of een ander maritiem beroep (2). Dit wijst er op dat beide motieven, in belangrijke mate, onafhankelijk van elkaar werkzaam zijn. Zulks is niet zonder belang met het oog op de reikwijdte van het rekruteringsveld. Het betekent immers dat de toetreding tot het vissersberoep niet enkel wordt gestimuleerd door de traditie die in het milieu levendig wordt gehouden maar ook door de verlokking van de zee die buiten dit milieu een sterke aantrekkingskracht schijnt uit te oefenen (3).

---

(1) In de enquête van 1976-77 werden "de belangstelling voor de zee" en "familieomstandigheden" eveneens als belangrijkste factoren bij de beroepskeuze genoemd. Op. cit. p. 27

(2) Hierbij is geen rekening gehouden met de respondenten die beide motieven gelijktijdig hebben vermeld. Hun aantal bedroeg 4 op 73 wat andermaal illustreert dat de genoemde hoofdmotieven niet tot een gemeenschappelijke noemer zijn te herleiden.

(3) Deze vaststelling dient enigszins genuanceerd omdat van de vaders met een hoofdactiviteit in een niet-maritiem beroep een aantal uit de zeevisserij zijn afgevoerd. De omvang van dit fenomeen is echter niet bekend.



De uitkomsten tonen ook enkele factoren aan die op een weinig overwogen beroepskeuze wijzen zoals "gebrek aan iets beters" en "om van de school af te zijn". "Het goed vissersinkomen" van zijn kant schijnt slechts van weinig betekenis te zijn. Ten slotte zijn er nog 17,8 pct. respondenten die andere motieven aangeven en daarbij vooral wijzen op het feit dat zij reeds vooraf met het zeemansleven vertrouwd waren doordat zij een familielid (vader, broer, oom, enz...) op zee hebben of gehad hebben (5) of doordat zij vrienden in dit milieu hebben (4); van de overigen werd de keuze vooral bepaald door "de toekomstmogelijkheden", "de werkzekerheid" en "om van de legerdienst af te zijn". Het ziet er dus naar uit dat vooral ook van de familie- en vriendenrelaties met de opvarenden een niet geringe invloed uitgaat.

Van zeer groot belang in verband met de beroepskeuze is uiteraard ook de houding die de ouders hiertegenover aannemen. Gezien de keuze vaak gebeurt op zeer jeudige leeftijd mag men aannemen dat de ouders deze, in belangrijke mate, mede zullen bepalen. Vastgesteld wordt dat in 47,9 pct. van de gezinnen de keuze om scheepsjongen te worden door beide ouders positief werd onthaald; in 34,2 pct. van de gezinnen namen de vader en/of de moeder er een negatieve houding tegenover aan en door 17,8 pct. van de ouders werd neutraal gereageerd. De weerstanden tegen de voorgenomen beroepskeuze houden vooral verband met het hard en gevaarlijk leven op zee waardoor nogal wat ouders voor hun zoon een beroep aan wal verkiezen. Hier en daar is de negatieve houding ook ingegeven door de hogere ambities die de ouders voor hun zoon koesteren.

Op het persoonlijk vlak is de keuze van een beroep in de zeevisserij vooral belangrijk daar zij, in tegenstelling met de meeste beroepen aan wal, de menselijke activiteit op een aantal domeinen in grote mate beperkt. Met name geldt dit voor het gezins- en huwelijksleven en ook voor het ontspanningsleven, die nogal sterk afwijken van wat in onze samenleving als "normaal" wordt beschouwd. Hieromtrent ondervraagd, zeggen 49,3 pct. van de scheepsjongens ervan overtuigd te zijn dat het ontbreken van gezins- en sociaal leven in de zeevisserij (zeker of in beperkte mate) als een pijnlijk gemis wordt ervaren; 39,7 pct. zijn van het tegendeel overtuigd terwijl 11 pct. hierover geen opinie hebben. De variaties volgens scheepstype zijn hier sterk uitgesproken : in de plankenvisserij spreken 80 pct. van "een pijnlijk gemis" tegen slechts 46,6 pct. in de garnaalvisserij en amper 34,2 pct. in de bokkenvisserij. Hieraan kan nog toegevoegd worden dat scheepsjongens die het wegvallen van het gezins- en sociaal leven als een leemte ervaren, in meerderheid hierin ook een oorzaak zien van voortijdige afvloeiing uit de zeevisserij. Dergelijke opinies over het zeevisserijleven zijn niet zonder betekenis daar zij toch de opvattingen weerspiegelen van jongeren die reeds enige beroepservaring hebben verworven en geroepen zijn om het voortbestaan van onze zeevisserij te verzekeren.

## 2. De beroepsvorming

Van de ondervraagde scheepsjongens zijn er 67,1 pct. in het bezit van een certificaat, een vergunning of diploma van gevolgde studies (1). Dit aandeel wijzigt zich niet noemenswaardig volgens het scheepstype (plankenvissers : 66,7 pct., bokkenvissers : 68,4 pct., garnaalvissers : 60 pct.). Wel kan men erop wijzen dat het genoemde

(1) Bij vergelijking met 1976-77 heeft dit cijfer zich nagenoeg niet gewijzigd (68,6 pct.)  
Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens ... op. cit. blz. 26



percentage in enkele klassen                      biezonder hoog is; dit is het geval voor de scheepsjongens van 15 jaar oud (90 pct.), voor hen die op schepen varen van de klasse 50 - 69 BT (82 pct.) en voor hen die woonachtig zijn in de subregio Nieuwpoort (80 pct.).

Van de scheepsjongens met een certificaat, vergunning of diploma komen 93,2 pct. uit de visserijschool; zij kunnen als volgt onderverdeeld worden :

	%
- certificaat van scheepsleerjongen	42,5
- diploma aspirant-schipper ter visserij	28,8
- certificaat bekendheid navigatiereglementen	8,2
- vergunning motoren - 120 PK	2,7
- andere	11,0

Opvallend hierbij is vooral dat bijna 30 pct. van de ondervraagden houder is van het diploma van aspirant-schipper.

Naast de scheepsjongens die de zeevisserijschool hebben gevolgd (93,2 pct.) zijn er nog 4,1 pct. die technisch onderwijs hebben genoten; zij behaalden allen een diploma van het type A3. Ten slotte zijn er nog 2,7 pct. die humaniora gevolgd hebben : de helft van hen behaalden een diploma van lager middelbaar onderwijs, de overige helft een diploma van hoger middelbaar onderwijs. Het aandeel van de gediplomeerde schoolverlaters uit de technische school en humaniora mag relatief hoog genoemd worden (6,8 pct.) en het zou interessant zijn hun verdere loopbaan in het bedrijf te volgen bij vergelijking met de afgestudeerden uit het visserij-onderwijs.

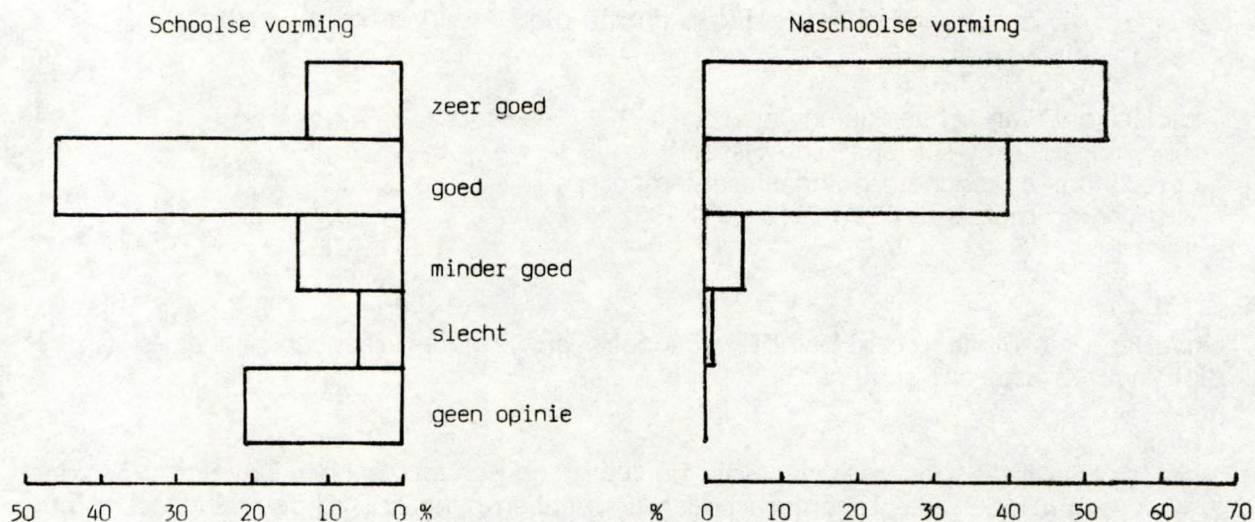
### 3. De houding tegenover de beroepsvorming

De houding van de respondenten tegenover de genoten beroepsvorming werd gemeten aan de hand van volgende twee vragen :

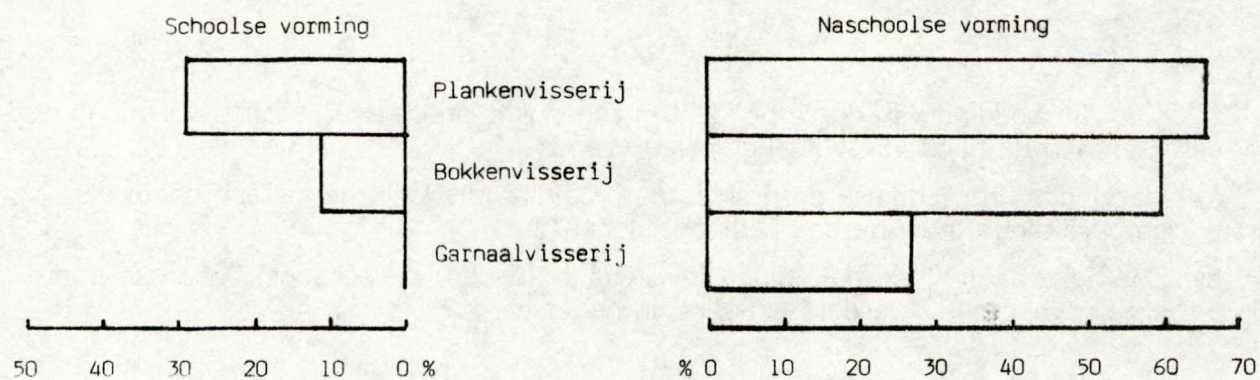
- "Hoe vindt U de schoolse en praktische opleiding die U in de visserijschool als voorbereiding op uw beroep hebt ontvangen ?"
- "Hoe beoordeelt U de opleiding die U (tot op heden) als scheepsjongen aan boord hebt ontvangen als verdere scholing in het beroep ?"

Uit figuur 1 die de uitkomsten van deze analyse vermeldt, kan men afleiden dat zowel de schoolse als naschoolse beroepsopleiding door een meerderheid van respondenten positief wordt beoordeeld maar dat er tussen beide toch belangrijke aksentverschillen bestaan. Het blijkt namelijk dat de schoolse opleiding opvallend minder positief wordt gewaardeerd : daarop wijst niet enkel de vaststelling dat één op vijf scheepsjongens geen oordeel wenst uit te spreken over deze vorm van opleiding maar ook uit het feit dat slechts 13 pct. hem als "zeer goed" aanduiden. Ten aanzien van de naschoolse vorming daarentegen hebben alle ondervraagden een manifeste opinie, terwijl daarenboven een meerderheid van 53 pct. haar als "zeer goed" kwalificeert.





Figuur 1. Indeling van de respondenten volgens hun oordeel over de genoten opleiding als voorbereiding tot het beroep



Figuur 2.- Aandeel van de respondenten dat de genoten opleiding als "zeer goed" beschouwt als voorbereiding tot het beroep, volgens type-vaartuig



Uit figuur 2 blijkt dat er, naargelang het scheepstype, nogal wat verschillen bestaan. Zowel voor de schoolse als naschoolse vorming ligt het aandeel van de respondenten dat deze vormen van opleiding als "zeer goed" beschouwt, veruit het hoogst in de plankenvisserij; in de bokkenvisserij ligt de waardering al heel wat lager en in de garnalvisserij is zij veruit het laagst.

Bij 76,7 pct. van de scheepsjongens leeft de wens om zich verder te vervolmaken. Dit cijfer ligt nagenoeg even hoog in de plankenvisserij (73,3 pct.), de bokkenvisserij (73,7 pct.) en de garnalvisserij (80 pct.). Van diegenen die belangstelling hebben voor verdere vervolmaking verkiezen :

- 35,7 pct. de motoren (brevet motorist)
- 26,8 pct. het dek
- 25,0 pct. het brevet schipper 2e klas
- 8,9 pct. het brevet schipper 1e klas
- 3,6 pct. andere richtingen

Het is, in deze gedachtengang, van belang te onderstrepen dat nog 20,8 pct. van de scheepsjongens "geregeld" en 34,7 pct. "soms" contact onderhouden met de school terwijl 44,5 pct. hiermee geen enkele binding meer hebben. Van hen die nog (geregeld of soms) contact met de school onderhouden zijn er 82,1 pct. die zich verder wensen te vervolmaken maar het is opvallend dat deze wens ook nog aanwezig is bij 71,9 pct. van de scheepsjongens die geen enkel contact meer hebben.

### III.- De BEROEPSSITUATIE

#### 1. De aanvang

Meerdere aspecten worden hieronder behandeld, nl. het jaar waarin de beroepsloopbaan een aanvang nam, de maand waarin de aanwerving gebeurde en het optreden van eventuele moeilijkheden bij de aanwerving.

Het aanvangsjaar van de beroepsloopbaan situeert zich, voor de ondervraagde scheepsjongens, als volgt :

1980	: 1,4 pct.
1981	: 16,4 pct.
1982	: 32,9 pct.
1983	: 49,3 pct.

Voor praktisch de helft is de aanwerving van zeer recente datum, vermits zij pas sedert het jaar voorafgaande aan de enquête in de vaart zijn. De recente rekrutering geldt vooral voor de scheepsjongens in de plankenvisserij (60 pct.) en bokkenvisserij (50 pct.) maar in merkelijk geringere mate voor hen die in de garnalvisserij varen (33,3 pct.); deze laatste sektor stelt dus overwegend "oudere" jongeren te werk. Hoe dit komt is niet zo duidelijk. De onderstelling alsof de jongeren in de garnalvisserij meer honkvast zouden zijn vindt immers weinig steun vermits verder onderzoek aantoont dat het verloop er groter is dan op de overige scheepstypen (zie tabel 4).



Figuur 3 duidt aan tijdens welke maand de scheepsjongens voor het eerst werden aangemonsterd. De maanden juni en juli (d.i. de schoolverlatersperiode) vormen een duidelijke piek met resp. 26 en 37 pct. van de eerste aanmonsteringen. Met een veel lagere frequentie volgt dan de maand januari (8 pct.), terwijl het aantal eerste aanmonsteringen in geen enkele van de overige maanden boven de 5 pct. uitstijgt.

Slechts 8 van de 73 respondenten herinneren zich bij hun aanmonstering moeilijkheden met andere bemanningsleden te hebben ondervonden; 4 onder hen vermelden ook van welke aard deze waren :

"Ik kon niets goed doen"

"Woordenwisseling over het werk"

"De bemanning was weinig of niet tevreden over het gepresteerde werk"

"Ruzie met broers"

## 2. De arbeidsduur en de werkloosheid

Uit figuur 4 kan men het aantal gevaren zeedagen aflezen. De modale klasse loopt van 100 tot 149 zeedagen en groepeerd 23 pct. van de respondenten. Tevens kan men vaststellen dat 53,4 pct. van de ondervraagden tussen 50 en 200 zeedagen hebben gevaren. Iets meer dan 10 pct. heeft meer dan 350 zeedagen achter de rug (1).

Van de ondervraagde scheepsjongens had één derde reeds met werkloosheid af te rekenen (2). Uit de hierna volgende tabel blijkt nochtans dat de situatie zeer verschillend ligt volgens het type van vaartuig en visserij.

TABEL 3.- Indeling, volgens scheepstype en visserij, van de scheepsjongens ngl. zij al dan niet werkloos geweest zijn

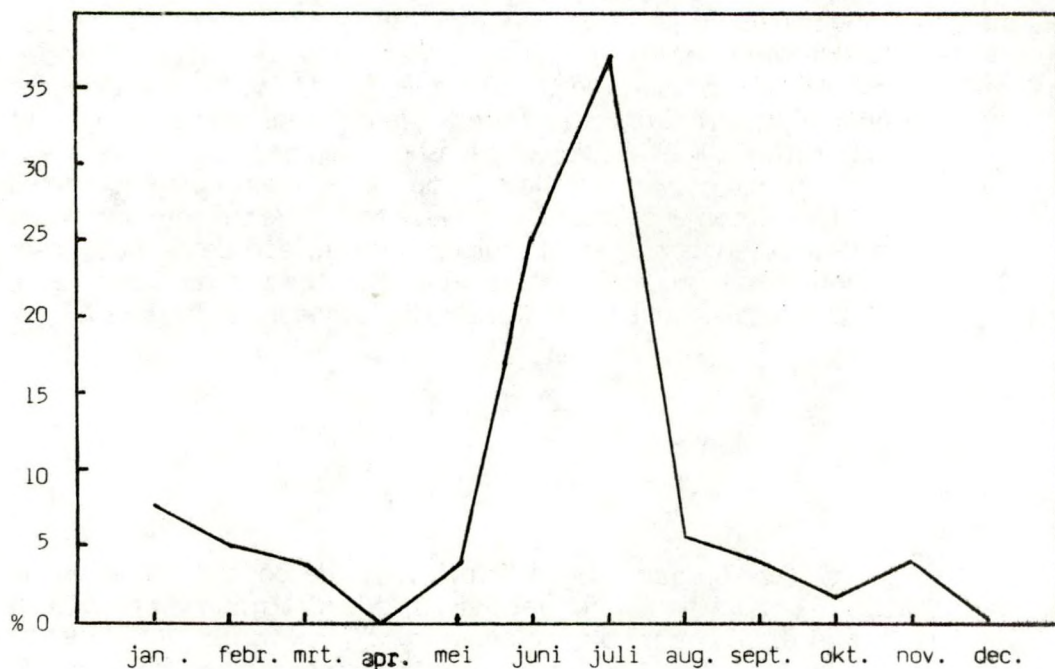
Type van visserij	JA		NEEN		TOTAAL	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Plankvisserij	2	13,3	13	86,7	15	100,0
Bokkvisserij	16	42,1	22	57,9	38	100,0
Garnaalvisserij	5	33,3	10	66,7	15	100,0
Andere	-	-	5	100,0	5	100,0
Totaal	23	31,5	50	68,5	73	100,0

(1) Vergeleken met 1976-77 is het aantal scheepsjongens met minder dan 100 zeedagen merkelijk afgenomen nl. van 37,5 pct. naar 15,3 pct. Er wordt dus thans langer gevaren dan voorheen.

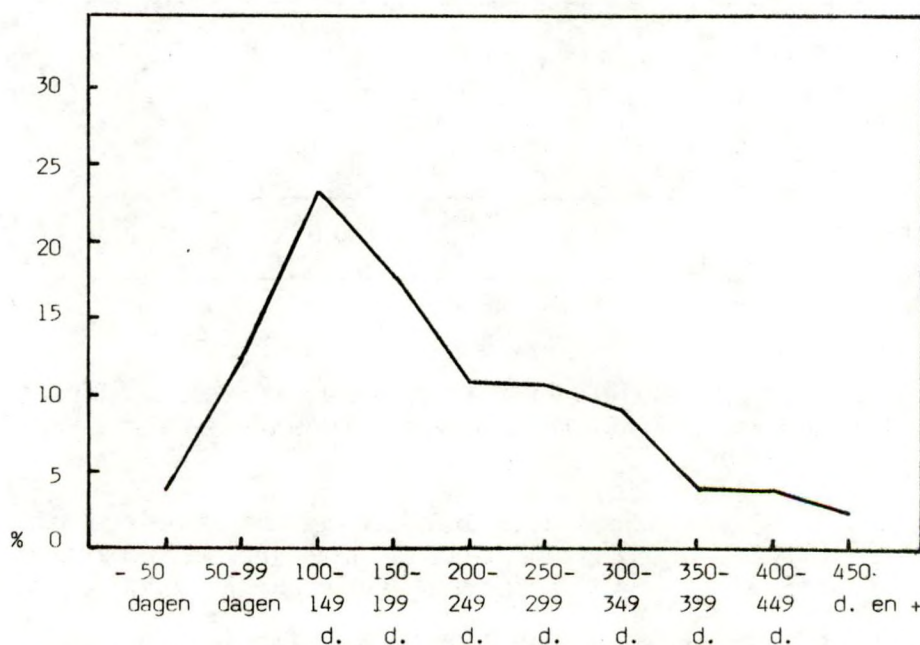
Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens ... op. cit. blz. 28.

(2) Hierin is de technische werkloosheid (wegens averij, opliggen, e.d.) niet inbegrepen.





Figuur 3.- Indeling van de scheepsjongens volgens de maand waarin ze aangeworven werden



Figuur 4.- Indeling van de scheepsjongens volgens het aantal gepresteerde zeedagen



In de plankenvisserij hadden de scheepsjongens nauwelijks met werkloosheid af te rekenen maar in de bokkenvisserij vielen reeds meer dan 40 pct. van de respondenten zonder werk terwijl de garnaalvisserij een tussenpositie inneemt. Deze cijfers moeten echter wel gerelativeerd worden in functie van de werkloosheidsduur : van hen die eens of meermaals zonder werk vielen bleef immers, in liefst 70 pct. van de gevallen, de totale duur van de werkloosheid beperkt tot minder dan 1 maand. Dit laat vermoeden dat de werkloosheid in de visserij een vorm van "friktiewerkloosheid" is, dus zeker niet conjunctureel of structureel van aard, en bovendien dan nog vooral eigen aan de bokkenvisserij en, in mindere mate, aan de garnaalvisserij. In ieder geval is het duidelijk dat de visserijsector ontsnapt aan het probleem van de hedendaagse (vooral structurele) werkloosheid onder de jongeren.

### 3. Het verloop van schip

Het verloop van schip is groot : van de ondervraagde scheepsjongens zijn 43 minstens eenmaal van schip veranderd, d.i. niet minder dan 58,8 pct. van het totaal; hieronder zijn er 31,5 pct. die eenmaal en 27,3 pct. die meerdere malen van schip zijn veranderd (1). Enkele variaties naargelang het scheepstype zijn nochtans frappant, zoals blijkt uit volgende tabel.

TABEL 4.- Indeling van de scheepsjongens volgens het aantal keer dat zij van schip zijn veranderd volgens scheepstype, in %

Frequentie	Planken- visserij	Bokken- visserij	Garnaal- visserij	Andere	Totaal
Onveranderd	46,6	47,3	20,0	40,0	41,2
1 x	26,7	23,7	53,3	40,0	31,5
2 x	20,0	7,9	6,7	-	9,6
3 x	6,7	7,9	6,7	20,0	8,2
4 x en meer	-	13,2	13,3	-	9,5
Totaal	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Meest opvallend hierin is het zeer groot verloop (80 pct.) bij de scheepsjongens die, op het ogenblik van het onderzoek, in de garnaalvisserij werkzaam waren.

De redenen die de scheepsjongens er toe aanzetten naar een ander schip uit te zien, zijn nogal uiteenlopend. Door de groep die reeds minstens één keer van schip veranderde, werden, in volgorde van belangrijkheid, volgende motieven genoemd (2) :

- slechte behandeling en/of arbeidsvoorwaarden (16,4 pct.)
- slecht betaald (12,3 pct.)

(1) Uit de vergelijking met 1976-77 kan men konkluderen dat het verloop van schip in belangrijke mate is toegenomen : toen waren nl. 36,1 pct. minstens eenmaal van schip veranderd tegen 58,8 pct. op dit ogenblik.

Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens ... op. cit. p. 28.

(2) Telkens in functie van het totaal aantal respondenten - meerdere antwoorden waren mogelijk.



- slecht renderend schip (11,0 pct.)
- te lange reisduur (6,8 pct.)
- technische redenen (bv. vaartuig geschapt) (1,4 pct.)
- andere redenen (37 pct.) waaronder vooral te citeren zijn
  - "om terug naar school te gaan"
  - "problemen of ruzies met reder of bemanning"
  - "door ziekte van bemanningslid"
  - "verkoop van vaartuig"
  - "als vervanger van andere jongen"
  - "liever op een groot schip (zoals bokkenvaartuig)"

In de planken- en bokkenvisserij worden "de slechte behandeling en arbeidsvoorwaarden" als belangrijkste reden genoemd om van schip te veranderen; in de garnaalvisserij evenwel wordt dit motief voorafgegaan door een ander nl. "slecht betaald" dat er de meest geciteerde reden voor het scheepsverloop vormt.

#### 4. De aard van de activiteiten

Omtrent de aard van de activiteiten aan boord wordt meer duidelijkheid verkregen aan de hand van tabel 5. Hierin is vermeld hoeveel percent van de respondenten, naar eigen zeggen, de vermelde bezigheden verrichten, ongeacht de frequentie waarmee deze worden uitgeoefend. Men merkt dat er twee soorten taken zijn die door nagenoeg alle scheepsjongens uitgevoerd worden, nl. "vis rapen, wassen, gutten" en "reinigingswerk"; daarop volgen twee andere taken die nog door een grote meerderheid (ruim 86 pct.) worden verricht, nl. "vis sorteren en bergen" en "huishoudelijk werk".

De verdere analyse toont aan dat vooral de scheepsjongens in de garnaalvisserij zich van deze in de bokken- en plankenvisserij onderscheiden doordat zij veel minder frequent bepaalde taken verrichten. Als dergelijke taken vallen o.m. aan te wijzen: korre inhalen, ijs scheppen en hakken, shackles draaien, materiaal aanbrengen en aanleren van het sturen. Terzake bestaat een grotere gelijklopendheid tussen bokken- en plankenvisserij. Wel lijkt in de bokkenvisserij de scheepsjongen wat meer te worden ingezet bij het inhalen van de korre, het sorteren en opbergen van de vangst en nettenreparatie, doch anderzijds minder voor het aanleren van wacht lopen en sturen.

In de tabel worden onder "hulp op dek" door 21,9 pct. van de ondervraagden "andere bezigheden" dan de reeds vermelde, aangegeven. Deze kunnen als volgt gepreciseerd worden:

- aan de wings staan (4 x genoemd)
- garnalen ziften (3 x)
- touwwerk (2 x)
- opruimingswerk (2 x)



Tot slot kan opgemerkt worden dat het in de voorafgaande analyse duidelijk gaat om taken aan boord van het vissersvaartuig. Verder zal blijken dat de scheepsjongen tevens nogal vaak wordt ingezet voor werk aan wal, of, beter gezegd, voor werk tussen de wal en het schip, meer bepaald voor het vislossen, of ook nog voor allerlei werk aan boord of aan de kaai wanneer het schip in de haven ligt (1). Heel wat respondenten laten onomwonden blijken dat zij dit beschouwen als niet behorend tot de specifieke taken van de scheepsjongen.

TABEL 5.- Percentage respondenten volgens uitgeoefende taak (ongeacht de frequentie) per scheepstype

	Planken- visserij	Bokken- visserij	Garnaal- visserij	Andere	Totaal
<u>Hulp op dek</u>					
korre inhalen	66,7	71,1	20,0	60,0	58,9
vis oprapen, wassen, gutten	100,0	100,0	80,0	100,0	95,9
vis sorteren en op- bergen	66,7	94,7	80,0	100,0	86,3
ijs scheppen en hak- ken	100,0	52,6	33,3	100,0	61,6
netten herstellen	46,7	63,2	46,7	100,0	58,9
shackles draaien	33,3	52,6	13,3	20,0	38,4
materiaal aanbrengen	66,7	68,4	46,7	40,0	61,6
andere	13,3	21,1	13,3	80,0	21,9
<u>Onderhoud</u>					
reinigingswerk	100,0	94,7	93,3	100,0	95,9
schilderen	26,7	23,7	20,0	20,0	23,3
andere	-	7,9	6,7	-	5,5
<u>Aanleren van</u>					
wacht lopen	80,0	71,1	66,7	100,0	74,0
sturen	66,7	60,5	33,3	40,0	54,8
<u>Huishoudelijk werk</u>	93,3	92,1	60,0	100,0	86,3
<u>Andere</u>	-	5,3	6,7	20,0	5,5

(1) Zie blz. 16



#### IV.- De HOUDING TEGENOVER het BEROEP

In de houding tegenover het beroep worden hierna drie dimensies onderscheiden, nl. de positieve en negatieve beroepsaspecten, de binding aan het beroep en de binding aan de beroepsorganisatie.

##### 1. De positieve en negatieve beroepsaspecten

Meer inzicht in de beroepsaspecten die door de respondenten als het meest positief en negatief worden ervaren, is verkregen aan de hand van de vraag : "Wat zijn volgens U de meest aantrekkelijke, resp. minst aantrekkelijke kanten van het visserijberoep ?" Voor beide uitzichten werden een aantal antwoordcategorieën voorgelegd waarvan, door kennis van het milieu, is geweten dat zij in de visserij een min of meer belangrijke rol spelen. Een laatste categorie werd open gehouden ten einde de onverwachte antwoorden te kunnen groeperen. De mogelijkheid werd geboden om meerdere categorieën gelijktijdig aan te duiden.

Als belangrijkste positieve categorieën kwamen naar voor : "het leven en werken in open lucht" en "financieel interessant". Elk van beide wordt door 30 pct. als een zeer aantrekkelijk uitzicht van het visserijberoep ervaren. In de planken- en bokkenvisserij wordt "het leven en werken in open lucht" praktisch even talrijk vernoemd (resp. 33 en 34 pct.) maar in de garnaalvisserij wordt het duidelijk minder als een aantrekkelijk beroepsuitzicht ervaren (20 pct.). Op zijn beurt wordt het financieel aspect het talrijkst genoemd in de plankenvisserij (46,7 pct.), van ver gevolgd door de bokken- en garnaalvisserij (resp. 28,9 en 20 pct.).

Een andere categorie nl. "de geringe kans op werkloosheid" wordt nog door 21,9 pct. van de ondervraagden onder de aantrekkelijkste beroepsuitzichten gerekend. Hier zijn de verschillen volgens type van vaartuig nochtans gering (plankenvisserij : 20 pct., bokkenvisserij : 21,1 pct. , garnaalvisserij : 26,7 pct.).

Vervolgens komen een aantal aspecten naar voor die in eerder geringe mate genoemd worden, zoals "interessant beroep" (15,1 pct.), "geen legerdienst doen" (9,6 pct.) en "veel kans op sociale doorstroming" (6,8 pct.). Het kan verwondering wekken dat de faktor "interessant beroep" zo weinig aan bod komt; wanneer men echter bedenkt dat de scheepsjongens blijkbaar veelvuldig worden ingezet voor "reinigingswerk", "huishoudelijk werk" en ander klusjeswerk dan is dit reeds meer aannemelijk (1). De faktor "legerdienst" blijkt het ook niet meer te doen, wat blijkbaar verband houdt met de vele dienstvrijstellingen ook ten gunste van niet-vissers, en voorts met de aanmerkelijk verkorte legerdienst. Stof tot nadenken verschaft alleszins het opvallend voorbijgaan aan "veel kans op sociale doorstroming" wat toch in tegenspraak lijkt te zijn met de - reeds genoteerde - sterke drang naar verdere vervolmaking (2).

---

(1) Zie blz. 14

(2) Zie blz. 9



Ten slotte is er de kategorie "overige" die door 16,4 pct. werd geciteerd en als volgt kan gepreciseerd worden :

"Veel vis vangen, weg van alle zorgen"  
"De vangst" (2 x)  
" Jacht"  
"Avontuur"  
"Veel plezier aan boord" (2 x)  
"De motoren"  
"Lang op zee"

Laat ons thans aandacht schenken aan de beroepsaspecten die als het minst aantrekkelijk worden ervaren. In volgorde van belangrijkheid zijn dit :

"te veel weg van huis en thuis"	20,5 % (1)
"een hard en gevaarlijk beroep"	15,1 %
"weinig uitwijkmogelijkheden op latere leef- tijd"	8,2 %
"wisselvallig arbeidsinkomen"	5,5 %
"gebrek aan sociale status"	1,4 %

Bij de negatieve beroepsaspecten spelen derhalve de gezinsdimensie en de zorg voor de persoonlijke veiligheid de belangrijkste rol terwijl de overige aspecten slechts in geringe mate aan bod komen.

De kategorie "overige aspecten" die nog door 27,4 pct. van de respondenten werd beantwoord, kan als volgt verduidelijkt worden :

"nog werk aan boord als het schip binnen ligt"  
"binnenkomen van het schip : werk voor de boeg"  
"na zware reis de vangst helpen lossen"  
"gebruikt worden als vislosser na terugkomst van schip"  
"werk aan de kaai"  
"zeer veel werk bij wijlen"  
"veel vangst"  
"dek schuren"  
"meid voor alle werk"  
"slecht weer op zee"  
"slecht weer"  
"slecht weer"  
"met Kerstmis niet thuis, soms onregelmatige werkuren"  
"onregelmatige werkuren"  
"gaan vissen zonder veel verdiensten ('s winters)"  
"technische defecten"  
"zeezieke, bij aanvang"

---

(1) Telkens berekend op het totaal van de respondenten.



Volgens het type van vaartuig dient nog opgemerkt dat het "te veel weg van huis en thuis" nagenoeg even talrijk wordt genoemd in de plankenvisserij (20,0 pct.) als in de bokkenvisserij (18,4 pct.) en iets minder in de garnaalvisserij (13,3 pct.) en dat het aspect "hard en gevaarlijk beroep" vooral in de plankenvisserij naar voor komt (20,0 pct.) en in veel mindere mate bij de bokkenvisserij (13,2 pct.) en de garnaalvisserij (6,7 pct.). Het verschil tussen bokken- en plankenvisserij houdt allicht verband met het feit dat de nieuwbouw en de moderniserings-, verbeterings- en aanpassingswerken in overwegende mate eigen zijn aan de bokkenvisserij.

## 2. De binding aan het beroep

De mate waarin de scheepsjongens gehecht zijn aan hun beroep werd onderzocht aan de hand van de vraag : "Denkt u er aan in de zeevisserij te blijven ?" De analyse toont aan dat de beroepsbinding bij de huidige scheepsjongens zeer groot is : 76,7 pct. zeggen dat zij "zeker en vast" in de zeevisserij zullen blijven en voor nog eens 19,2 pct. zal dit "waarschijnlijk wel" het geval zijn. Dit geeft, al bij al, niet minder dan 95,9 pct. van de respondenten (1). Frappant is ook dat de antwoordcategorie "zeker niet" geenszins vertegenwoordigd is, terwijl zij die beweren "waarschijnlijk niet" in de zeevisserij te zullen blijven, amper 1,4 pct. van het totaal groeperen. Voorts was 2,7 pct. terzake zonder enige opinie. Ten overstaan van het probleem van de afvloeiing uit het bedrijf (en vooral dan het probleem van de "voortijdige" afvloeiing) stemmen deze nogal verrassende cijfers wel tot enig optimisme, zij het dan dat, in de loop der jaren, menigeen zijn mening ongetwijfeld nog zal herzien... of zal moeten herzien, vrij vaak onder druk van eksterne factoren (laten wij hierbij bv. niet uit het oog verliezen dat het hier gaat om een enquête-groep van ongehuwden). Dit vermoeden krijgt enige bevestiging bij de hiernavolgende analyse, waarbij wordt vastgesteld dat naarmate de jongen ouder wordt, de gehechtheid aan het beroep duidelijk afneemt.

Bij de verdere analyse wordt een onderscheid gemaakt tussen twee groepen scheepsjongens, naargelang zij een sterke dan wel zwakke binding hebben met het beroep.

a) de scheepsjongens met een sterke beroepsbinding (95,9 pct.)  
(zullen "zeker en vast" of "waarschijnlijk wel" in de zeevisserij blijven)

- Aan de 70 scheepsjongens in deze categorie werd de vraag gesteld welke functie zij later aan boord denken in te nemen : 38 zullen matroos worden (55,1 pct.), 15 zullen lichtmatroos worden (21,7 pct.), 10 verwachten dat zij motorist zullen worden (14,5 pct.) en 3 hulpmotorist (4,3 pct.), terwijl de overige 3 terzake opinieloos blijken te zijn (4,3 pct.). In de garnaalvisserij zeggen veruit de meeste scheepsjongens dat zij matroos zullen worden (86 pct.); in de planken- en bokkenvisserij echter daalt het "matroos"-aandeel tot minder dan de helft (resp. 42,9 en 45,7 pct.); in deze visserijen meent nog een niet onbelangrijk aantal ofwel lichtmatroos (bij beide 28,6 pct.) ofwel motorist te zullen worden (resp. 21,4 en 14,3 pct.).

---

(1) In 1976-77 beweerden 80 pct. van de scheepsjongens dat zij zeker of onder bepaalde voorwaarden in de zeevisserij wilden blijven, wat eveneens op een sterke beroepsbinding wijst. Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens ... op. cit. blz. 31



- Deze feitelijke verwachtingen, die hiervoor geanalyseerd werden, liggen evenwel niet in de lijn van de voorkeur die de scheepsjongens eigenlijk koesteren m.b.t. de taak en plaats die zij in het bedrijf zouden willen innemen. De meesten verkiezen inderdaad schipper te worden (21 of 35 pct.) of motorist (20 of 33,3 pct.); 6 zouden graag stuurman worden (10 pct.), 1 wil het tot reder brengen (1,7 pct.) terwijl de overige 12 geen opinie hebben (20 pct.). In de plankenvisserij gaat de voorkeur vooral naar schipper (46,2 pct.), in de bokkenvisserij naar motorist (48,3 pct.) en in de garnaalvisserij dan weer naar schipper (42,9 pct.).
- De beroepsbinding is niet gelijk voor alle categorieën van ondervraagden. Dit geldt vooral m.b.t. de leeftijd; bij toenemende leeftijd immers neemt de gehechtheid aan het beroep duidelijk af : bij de vijftienjarigen zeggen allen dat zij "zeker en vast" in de zeevisserij zullen blijven; bij de zestienjarigen daalt dit aandeel evenwel tot 77,4 pct. en bij de zeventienjarigen tot 68,8 pct. Zo kan men er ook op wijzen dat de beroepsbinding het grootst is bij de scheepsjongens die woonachtig zijn in de subregio's Zeebrugge en Oostende, waar resp. 41,1 en 37,5 pct. zeggen dat zij "zeker en vast" in de zeevisserij zullen blijven; in Nieuwpoort daarentegen daalt dit cijfer tot 14,3 pct. wat op een uitermate zwakke beroepsbinding wijst.
- b) De scheepsjongens met een zwakke beroepsbinding (1,4 pct.)  
(zullen "waarschijnlijk niet" of "zeker niet" in de zeevisserij blijven)

Deze categorie telt slechts één scheepsjongen die trouwens al een concreet uitzicht heeft op een ander beroep en waarschijnlijk in het loodswezen terecht zal komen.

### 3. De binding aan de beroepsorganisatie

Op de vraag naar de aansluiting bij een vakbondscentrale van vissers hebben 6 scheepsjongens geen antwoord verstrekt. Van de overige 67 zijn 53 aangesloten bij een vakbond (79,1 pct.) terwijl 14 geen deel ervan uitmaken (20,9 pct.). De syndikalisatiegraad wijzigt zich praktisch niet volgens scheepstype en visserij (plankenvissers : 80 pct., bokkenvissers : 80,5 pct., garnaalvissers : 76,9 pct.). Ook van de subregio schijnt nauwelijks enige invloed uit te gaan (Nieuwpoort : 80 pct., Oostende : 82,7 pct., Zeebrugge : 76 pct.). Wat er de scheepsjongens dan wel toe aangezet heeft bij een vakbond aan te sluiten is niet zo uitdrukkelijk onderzocht. Wel kan men er op wijzen dat de syndikalisatiegraad duidelijk stijgt met de leeftijd, nl. van 66,7 pct. bij de 15 jarigen, naar 75,9 pct. bij de 16 jarigen tot 86,2 pct. bij de 17 jarigen.

Uit verder onderzoek is gebleken dat de meeste respondenten aan de vakbondscentrales een actieve rol wensen toe te bedelen bij de verdediging van de werknemersbelangen van de scheepsjongens : 56,2 pct. spreken immers de wens uit dat de scheepsjongens als werknemers in de Raad van het Fonds door de vakbondscentrales van de vissers zouden vertegenwoordigd worden (1); slechts 27,4 pct. zijn van het tegendeel overtuigd en 16,4 pct. hebben geen opinie. Beschouwd naar scheepstype zijn de verschillen in opvattingen op dit punt praktisch te verwaarlozen.

---

(1) Op de algemene vraag : "Vindt U het wenselijk dat de scheepsjongens vertegenwoordigd zouden zijn in de Raad van het Fonds ?" werden in 1976-77 nog 78 pct. positieve antwoorden verkregen. Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens 1976-77 ... op. cit. blz. 18  
Het merklijk lagere percentage van de huidige enquête (56,2 pct.) is waarschijnlijk een gevolg van de toevoeging, aan de vraagstelling, van het element "... en dit uiteraard door de vakbondscentrales der vissers ?"



## V.- Het FONDS voor SCHEEPSJONGENS

### 1. De kennis van het Fonds

Een ruime meerderheid (69,9 pct.) van ondervraagden had reeds een en ander over het Fonds voor Scheepsjongens gehoord vooraleer zij zelf scheepsjongen werden. In de garnaalvisserij (53,3 pct.) was men hiervan evenwel merkkelijk minder vooraf op de hoogte dan in de planken- en bokkenvisserij (resp. 73,3 en 76,3 pct.). Informele inlichtingskanalen speelden daarbij een belangrijke rol. Door hen die reeds over het Fonds hadden gehoord, werden immers als belangrijkste informatiekanalen genoemd : de familie (37 pct.), de vrienden en kennissen (21,9 pct.), de school (19,2 pct.), het visserijmilieu (11 pct.) en "andere" (1,4 pct.). Nogal opvallend hierbij is vooral de plaats die "de school" (d.i. de visserijschool) blijkt in te nemen.

Van de eigenlijke bedoeling van het Fonds heeft slechts een geringe meerderheid van de scheepsjongens min of meer nauwkeurige opvattingen (57,5 pct.). Ook hier weer stijgen de scheepsjongens in de planken- en bokkenvisserij (resp. 60 en 60,5 pct.) duidelijk uit boven hun kollega's in de garnaalvisserij (40 pct.); deze laatste hebben nochtans veel meer gelegenheid om, via kontakten en gesprekken aan wal, een en ander op te steken over de administratieve omkadering van het bedrijf. Of zou het zo zijn, dat de terzake voor de jongen meest interessante "klaps van de kaaie" niet zozeer aan wal doch veeleer aan boord gevoerd worden ?

Op de vraag, door welke instanties het Fonds geldelijk wordt gespijsd, konden 34,2 pct. van de respondenten geen antwoord geven, wat betekent dat zij geen enkele van de drie instanties konden opnoemen die tussen komen bij het geldelijk spijzen van het Fonds. Bij hen die hieromtrent wél ideeën hebben, schijnen vooral "de reders" (75 pct.) en "de Staat" (60,4 pct.) het best gekend te zijn terwijl "de Provincie West-Vlaanderen" door slechts één respondent wordt genoemd (2,1 pct.); dit laatste is wel merkwaardig vermits de provincie inzake overheidstussenkomst m.b.t. de bemanningsproblematiek reeds een lange traditie heeft die reeds dateert van lang vóór de oprichting van het Fonds.

Nog lager ligt het informatiepeil wanneer men naar de kennis van de scheepsjongens zoekt aangaande de samenstelling van de beheerraad van het Fonds ; niet minder dan 75,3 pct. kunnen geen enkele instantie opnoemen die in de Raad van het Fonds is vertegenwoordigd. Van hen die zulks wél kunnen, noemen 77,8 pct. de Rederscentrale, 27,8 pct. de Staatssecretaris voor Landbouw, 22,2 pct. de Provincie West-Vlaanderen en 11,1 pct. de Minister van Verkeerswezen. Dit laatste is weer vrij bevreemdend als men bedenkt dat het in de visserijsector toch wel in ruime mate moet bekend zijn dat, wat betreft vloot en bemanning, het Ministerie van Verkeerswezen van overheidswege de belangrijkste bevoegdheidsinstantie is. Gelet evenwel op het feit dat deze vraag slechts door een vierde van de respondenten werd beantwoord, dienen deze cijfers toch met enige omzichtigheid te worden bekeken.



## 2. De wijze van bezoldiging

Alle scheepsjongens ontvangen een bezoldiging vanuit het Fonds, maar daarnaast kan hen - zoals aan de overige bemanningsleden - ook nog een percent op de bruto-besomming en eventueel zogenaamd "drinkgeld" worden toegekend. In welke mate zij hun inkomen uit deze drie bronnen betrekken is aangeduid in tabel 6. Hieruit blijkt dat nagenoeg alle scheepsjongens nog van inkomsten buiten het Fonds genieten : voor 69,9 pct. voegt zich daarbij immers nog een percent op de besomming én "drinkgeld", terwijl voor 23,3 pct. het inkomen beperkt blijft tot de Fondsbezoldiging én een percent op de besomming; slechts 2,7 pct. van de respondenten moet het stellen met enkel en alleen het zgn. "Fondsloon" (= 513 F netto per zeedag)(1).

Uit de tabel komen nochtans enkele frappante verschillen naar voor. Zo is het percent scheepsjongens dat voor zijn inkomen afhankelijk is zowel van het Fonds als van het besommingspercent en het drinkgeld biezonder hoog in de scheepsklasse van 50 - 69 BT (90,9 pct.), in de plankenvisserij (86,6 pct.) en bij hen die Nieuwpoort als thuishaven hadden (84,6 pct.). Daarentegen ligt het aandeel van de scheepsjongens die naast de Fondsbezoldiging enkel een besommingspercent ontvangen relatief hoog in de laagste scheepsklasse (47,6 pct.), bij hen die Oostende als thuishaven hebben (40,7 pct.) en bij hen die in de garnaalvisserij werkzaam zijn (33,3 pct.). Opvallend en enigszins verrassend hierbij is wel, dat in geen van beide gevallen Zeebrugge de top scoort.

TABEL 6.- Indeling, in %, van de scheepsjongens volgens de wijze van bezoldiging enerzijds en het type van vaartuig, de scheepsklasse en de thuishaven anderzijds

	Fonds, % op besomming en drinkgeld	Fonds en percent op de besomming	Alleen Fonds	Andere	Totaal
<u>Type vaartuig</u>					
plankenvisserij	86,6	6,7	-	6,7	100,0
bokkenvisserij	68,5	26,3	2,6	2,6	100,0
garnaalvisserij	60,0	33,3	6,7	-	100,0
andere	60,0	20,0	-	20,0	100,0
<u>Scheepsklasse</u>					
- 50 BT	47,6	47,6	4,8	-	100,0
50 - 69 BT	90,9	9,1	-	-	100,0
70 - 149 BT	77,8	11,1	-	11,1	100,0
150 BT en meer	73,9	17,5	4,3	4,3	100,0
<u>Thuishaven</u>					
Oostende	51,9	40,7	-	7,4	100,0
Zeebrugge	78,8	15,2	3,0	3,0	100,0
Nieuwpoort	84,6	7,7	7,7	-	100,0
Totaal	69,9	23,3	2,7	4,1	100,0

(1) In 1976-77 werden nog 20 pct. van de ondervraagden uitsluitend via het Fonds bezoldigd wat er op schijnt te wijzen dat dit Fonds intussen aan belang heeft ingeboet. Zie : Enquête bij de reders en scheepsjongens, 1976-77 op. cit.... blz. 17.



In aansluiting hierop is het wenselijk na te gaan wat de Fondsbezoldiging vertegenwoordigt ten opzichte van het totaal inkomen waarover de scheepsjongens beschikken. Negen scheepsjongens hebben deze vraag niet beantwoord; bij de overige 64 situeren de resultaten zich als volgt :

Fondsbezoldiging ten opzichte van totaal inkomen is	Frequentie	
	absoluut	%
- 33 %	18	28,1
33 - 49 %	23	35,9
50 - 74 %	15	23,5
75 % en meer	8	12,5
Totaal	64	100,0

Het belang van de nochtans zeer bescheiden Fondsbezoldiging blijkt uit het feit dat zij voor meer dan één derde van de scheepsjongens minstens de helft van het inkomen vertegenwoordigt en voor meer dan 70 % meer dan één derde van het inkomen uitmaakt. Deze cijfers wijzen niet noemenswaardig volgens het type van vaartuig en visserij. Het stemt verder tot nadenken dat voor 12,5 pct. van de respondenten de Fondsbezoldiging 75 pct. en meer ( en voor sommigen de totaliteit) van het inkomen uitmaakt. Het gaat hier om acht scheepsjongens die vooral terug te vinden zijn in de bokken - (3) en garnaalvisserij (3), als thuishaven vooral Nieuwpoort (5) en Oostende (3) hebben en waarvan een meerderheid (5) 16 jaar oud is.

### 3. De voorkeur inzake bezoldiging

Vrij gelijklopend met de wijze van bezoldiging verloopt ook de voorkeur van de respondenten inzake de bezoldiging. Op de vraag welk bezoldigingssysteem zij voor een scheepsjongen het beste vinden, antwoorden 74 pct. dat zij de voorkeur geven aan de Fondsbezoldiging samen met een percent op de besomming én drinkgeld; daarnaast verkiezen 17,8 pct. een bezoldiging via het Fonds samen met een besommingspercent maar zonder drinkgeld; voor amper 4,1 pct. volstaat een besommingspercent (eventueel vermeerderd met drinkgeld); nog 2,7 pct. stellen andere formules voor en 1,4 pct. had geen opinie.

Volgens scheepstype valt enkel op dat de formule "Fondsbezoldiging met besommingspercent" duidelijk meer de voorkeur geniet van de scheepsjongens in de garnaal- (26,7 pct.) en bokkenvisserij (21,1 pct.) dan van deze in de plankenvisserij (6,7 pct.) die dus blijkbaar van een voordeliger "drinkgeld" genieten. Ook valt het op dat de formule "Fondsbezoldiging met percent op de besomming en drinkgeld" duidelijk meer de voorkeur geniet van de scheepsjongens die Zeebrugge (81,8 pct.) en Nieuwpoort (76 pct.) dan van hen die Oostende (63 pct.) als thuishaven hebben.



Al met al blijkt uit wat voorafgaat toch dat meer dan 90 pct. van de scheepsjongens de Fondsbezoldiging beschouwen als een essentieel onderdeel van hun inkomen maar dat zij deze niet wensen te zien als enige inkomensbron. Dit is nogal begrijpelijk als men weet dat de Fondsbezoldiging niet alleen zeer bescheiden is maar bovendien traditioneel de neiging heeft om jarenlang op hetzelfde peil te blijven in nominale termen, wat in reële termen een bestendige inkrimping betekent.

#### 4. De tevredenheid met de Fondsbezoldiging

Op de vraag of zij tevreden zijn met de bezoldiging die hen als scheepsjongen door het Fonds wordt uitbetaald, hebben nagenoeg alle ondervraagden bevestigend geantwoord : 23,2 pct. noemen zich "zeer tevreden" en 64,4 pct. "tevreden" terwijl nauwelijks 11 pct. en 1,4 pct. zich resp. "minder tevreden" en "niet tevreden" noemen. Naar scheepstype is de tevredenheid vrij algemeen vermits het percentage van de "zeer tevredenen" en "tevredenen" steeds schommelt tussen 80 en 90 pct.. Niettemin zijn er toch enkele aksentverschillen : bij de garnaalvissers stijgt het aandeel van de "zeer tevredenen" namelijk tot een maximum (33,3 pct.) terwijl bij de bokkenvissers een minimum wordt bereikt (15,8 pct.) en de plankenvissers een tussenpositie innemen (26,7 pct.).

Deze vrij algemene tevredenheid trekt wel de aandacht wanneer men bedenkt dat, in reële termen (d.i. konstant in franken van 1971), de Fondsbezoldiging erop achteruit gegaan is op de toch al niet hoge bezoldiging bij de oprichting van het Fonds in 1971 (285 F netto per zeedag). De uitleg hiervoor kan vermoedelijk gezien worden in het feit dat, zoals reeds vermeld, de overgrote meerderheid het Fondsloon niet wenst te zien als enige inkomensbron zodat, bij de beoordeling, een verschuiving plaatsvindt naar het globaal inkomen.

#### 5. Wensen in verband met de Fondsbezoldiging

Op 1 februari 1980 werd de netto-Fondsbezoldiging verhoogd van 414 F naar 513 F per zeedag en sedertdien werd zij niet meer aangepast. Aan de respondenten is daarom gevraagd of het, volgens hen, wenselijk is de netto-Fondsbezoldiging nog verder te verhogen en, zo ja, onder welke vorm. Bij deze vraag, die normaliter met een volmondig "ja" wordt beantwoord, werd er voor gezorgd dat de respondent de gebeurlijke weerslag van een substantiële bezoldigingsaanpassing op het tot dusver toegekend percent op de besomming, voor ogen had. Niettemin hebben nog nagenoeg tweederden van de scheepsjongens zich uitgesproken voor een aanpassing van de Fondsbezoldiging terwijl iets meer dan één vierde deze ongewijzigd wenst te behouden en 5,5 pct. geen opinie hebben.

De aanpassing, die aldus door een grote meerderheid wordt voorgestaan, kan zowel gebeuren door een substantiële verhoging tot het peil van een normale bezoldiging, los van alle eventuele extra's vanwege de reder, ofwel, zij het in meer beperkte mate, door indeksaanpassing. Kijkend naar de resultaten valt het op dat de indeksaanpassing alleen reeds de voorkeur wegdraagt van 50,7 pct. van alle onder-



vraagden en dat er hieronder 37,0 pct. zich voor een volledige en 13,7 pct. voor een beperkte aanpassing uitspreken. Wat de substantiële verhoging van de Fondsbezoldiging betreft, deze wordt slechts door 16,4 pct. voorgestaan. Deze duidelijke voorkeur voor een beperkte aanpassing boven een fikse verhoging, lijkt er op te wijzen dat de ondervraagden met grote bedachtzaamheid deze vrij netelige vraag hebben beantwoord, wat bij een dergelijke leeftijdsgroep toch wel enige verwondering wekt. Uit figuur 5 blijkt verder dat de indeks-aanpassing niet op alle typen van vaartuigen door een meerderheid wordt gewenst. Dit is wel het geval bij de bokken- en garnaalvisserij; bij de plankenvissers echter spreken amper één derde zich voor deze formule uit. Het valt verder op dat geen enkele van de scheepjongens die varen op garnaalscheepjes, om een substantiële verhoging van de Fondsbezoldiging vraagt.

Dat de aanpassing aan de indeks geen nog ruimere instemming geniet, kan verband houden met de vrees dat de reder in dit geval het percent op de besomming zou verminderen of zelfs afschaffen. Dat deze vrees reëel is, blijkt uit de antwoorden op volgende vraag : "Denkt u dat sommige reders het tot dusver toegekend percent op de besomming zouden verminderen (of afschaffen) indien de indeksaanpassing van de Fondsbezoldiging zou doorgevoerd worden ? "waarop dan niet minder dan 41,1 pct. van de respondenten van mening zijn dat de reders "zeker en vast" (11,0 pct.) of "waarschijnlijk wel" (30,1 pct.) het percent op de besomming zouden verlagen; 53,5 pct. menen dat het besommingspercent "waarschijnlijk niet" (38,4 pct.) of "zeker niet" (15,1 pct.) zou verminderd worden; 5,4 pct. hadden geen opinie. De vrees dat het besommingspercent zou verminderd worden leeft vooral bij de bokkenvissers waar 50 pct. zich in deze zin uitspreken, tegenover 40 pct. bij de plankenvissers en slechts 27 pct. op de garnaalscheepjes. Vooral deze laatste vaststelling doet wel vragen rijzen omdat, zoals hiervoor bleek, op de garnaalscheepjes niemand vraagt naar een forse verhoging van het Fondsloon, wat toch in de persoon van de reder kan beschouwd worden als de voornaamste drijfveer om het besommingspercent te herzien.

## 6. De houding tegenover het Fonds

Van meerdere vragen laat de analyse toe de houding te schetsen die de scheepjongens tegenover het Fonds aannemen :

- Vooreerst kan men hieruit konkluderen dat de invloed van het Fonds niet zover reikt dat de beslissing van de jongeren om scheepjongen te worden direkt erdoor beïnvloed wordt. Ondervraagd naar hun opinie hieromtrent zeggen nagenoeg allen dat, moest het Fonds niet hebben bestaan, zij "zeker en vast" (71,2 pct.) of "waarschijnlijk wel" (20,5 pct.) scheepjongen zouden geworden zijn. Het percentage dat "zeker en vast" in de zeevisserij zou gekomen zijn ligt merkkelijk hoger in de garnaalvisserij (86,7 pct.) en in de bokkenvisserij (73,7 pct.) dan in de plankenvisserij (53,3 pct.).
- Nochtans zijn praktisch alle respondenten de overtuiging toegedaan dat het Fonds, financieel beschouwd, voor de scheepjongens "zeer gunstig" (45,2 pct.) of "gunstig" (50,7 pct.) uitvalt terwijl slechts enkelen spreken van "minder gunstig" (2,7 pct.) of "ongunstig" (1,4 pct.). Het percentage respondenten dat de financiële werking als "zeer gunstig" beoordeelt ligt het hoogst in de bokkenvisserij (50 pct.), vervolgens in de garnaalvisserij (46,7 pct.) en het laagst in de plankenvisserij (33,3 pct.).



- Zulks impliceert daarom niet dat, volgens de respondenten, aan het Fonds ook een belangrijk impactmag toegekend worden voor het oplossen van het bemanningsprobleem. Slechts 38,3 pct. menen dat de werking van het Fonds, op korte termijn, van aard is om "zeker en vast" (6,8 pct.) of "wellicht wel" (31,5 pct.) een bijdrage te leveren voor de oplossing van het bemanningsprobleem in de zeevisserij; 41,1 pct. antwoorden evenwel met "wellicht niet" (17,8 pct.) of "geenszins" (23,3 pct.) en zijn dus eerder van het tegendeel overtuigd; tenslotte zijn er 20,6 pct. opinie-lozen. Volledig in dezelfde lijn liggen ook de opvattingen over het impact van het Fonds op langere termijn, behalve dat de opinie "zeker en vast" er iets talrijker ver-tegenwoordigd is (11,0 pct.).

In figuur 6 is nog aangetoond dat, op korte termijn, de meest positieve waardering ("zeker en vast" en "wellicht wel") wordt uitgesproken in de bokkennisserij (50,0 pct.) terwijl in de plankennisserij (33,4 pct.) en de garnaalvisserij (20,0 pct.) het Fonds in veel geringere mate als oplossing voor het bemanningsprobleem wordt gezien.

De beoordeling op langere termijn is hieraan grotendeels gelijk.

- Op de vraag of er nog verbeteringen aan de werking van het Fonds kunnengebracht worden, was de opinieloosheid onder de scheepsjongens nagenoeg algemeen : slechts enkelen (13,7 pct.) gaven te kennen dat zij hieraan op een of ander punt ver-betering wensen te brengen. Volgende voorstellen werden genoteerd :

"Fondstussenkomst voor kleding"

"Het Fonds is voor velen onbekend, moet meer in de openbaarheid treden"

"3 à 4 maal per maand uitbetalen i.p.v. 2 maal"

"op grote schepen de reders verplichten twee jongens mee te nemen"

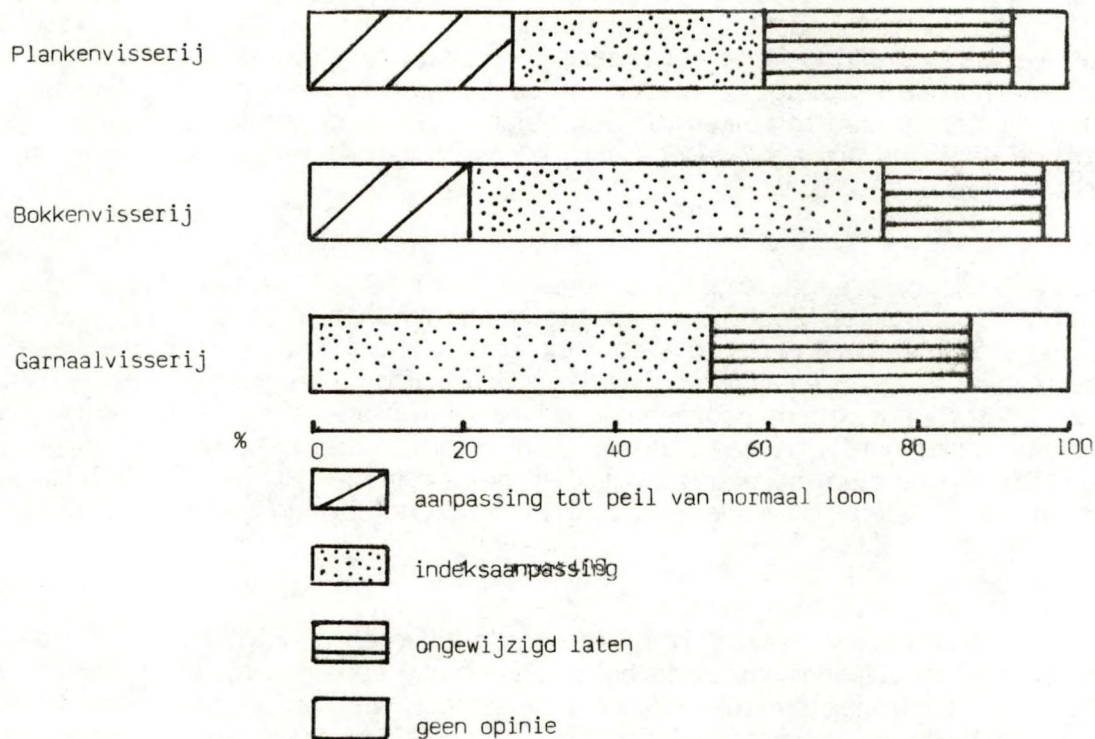
"vluggere uitbetaling"

"een hoger percent door reders of meer door het Fonds"

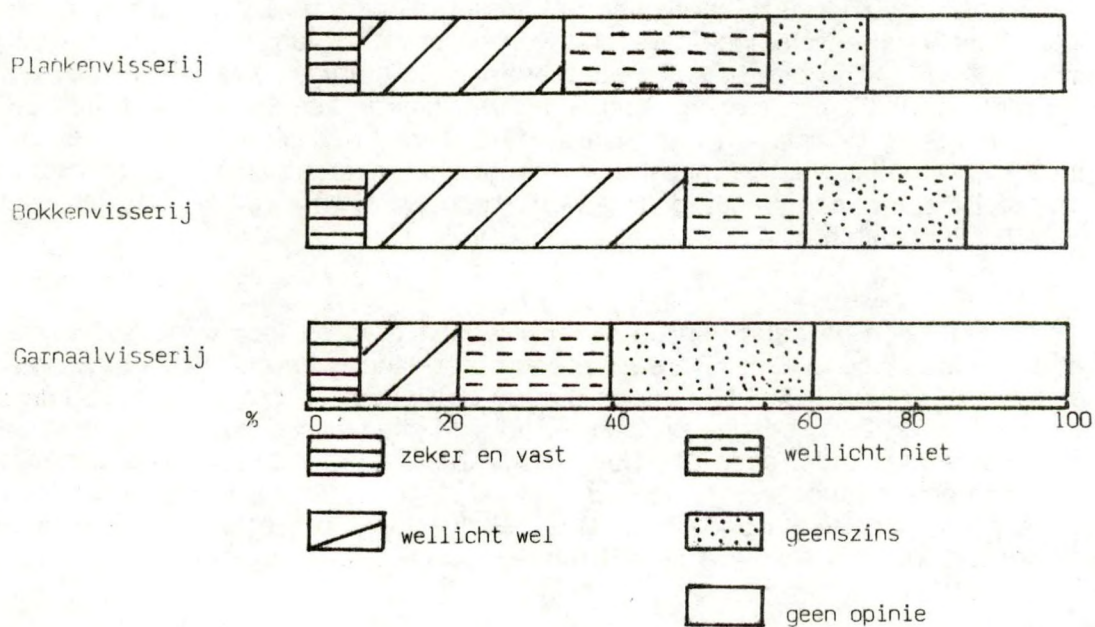
"de zeedagen van minder dan 4u zouden als gepresteerde zeedagen moeten aangerekend worden indien de scheepsjongen nog geen 75 vaardagen presteerde (werkloosheid)"

Terwijl de scheepsjongen reeds een duidelijke opinie hebben in verband met de finan-ciële aspecten, waar het dus gaat om zaken die hen zelf individueel en rechtstreeks raken, komen zij blijkbaar moeilijk tot een duidelijk inzicht in de kollektieve belangen en beleidsmaatregelen die hen toch, als groep, zouden moeten interesseren. Gezien echter de jeugdige leeftijd van de respondenten mag dit geenszins als abnormaal worden beschouwd.





Figuur 5.- Indeling van de scheepsjongens volgens hun wensen t.o.v. de netto-Fondsbezoldiging - in pct.



Figuur 6.- Indeling van de scheepsjongens naargelang zij menen dat het fonds, op korte termijn, een oplossing kan brengen voor het bemanningsprobleem in de zeevisserij - in pct.



## SAMENVATTING en BESLUITEN

Einde 1983/begin 1984 werden 73 scheepsjongens in de Belgische zeevisserij ondervraagd naar hun houding ten aanzien van hun beroep, en meer in het bijzonder ten aanzien van het Fonds voor Scheepsjongens. Dit Fonds, dat in 1971 werd opgericht, wil de ontvolking in de zeevisserij tegengaan door aan de jongeren een vaste en gewaarborgde bezoldiging per zeedag toe te kennen. Met de enquête werd beoogd, enkele elementen aan te reiken die van belang zijn bij de evaluatie van het Fonds en bij de pogingen om zijn werking aan te passen aan de gewijzigde behoeften en omstandigheden.

De ondervraagde scheepsjongens zijn voor 80 pct. woonachtig in de subregio's Oostende en Zeebrugge; slechts enkelen wonen in de subregio Nieuwpoort of buiten de kuststreek. Een meerderheid onder hen is werkzaam in de bokkenvisserij, één vijfde in de plankenvisserij en één vijfde in de garnalvisserij. Van huize uit zijn de scheepsjongens doorgaans goed vertrouwd met het zeemansleven: van menigeen onder hen is de vader immers werkzaam in de visserijsector (28 pct.) of in een ander maritiem beroep (29 pct.); en ook onder de actieve broers telt men er velen die werkzaam zijn in de zeevisserij (45 pct.) of in een ander maritiem beroep (19 pct.).

De "roep van de zee", de familiale traditie en de kontakten met varende familieleden en vrienden waren in belangrijke mate bepalend bij de keuze van het beroep. De beslissing om scheepsjongen te worden werd in nagenoeg één derde van de gezinnen (door vader en/of moeder) negatief onthaald, vooral wegens het harde beroep en de gevaren van het vissersleven. Menige scheepsjongen is ervan overtuigd dat het ontbreken van voldoende gezins- en sociaal leven in de zeevisserij als een pijnlijk gemis wordt ervaren en dat hierin nogal eens de oorzaak schuilt van "voortijdige" afvloeiing uit deze sektor.

Het "leven en werken in open lucht" en het "financiële voordeel" worden als de meest boeiende uitzichten van het vissersberoep ervaren; daarentegen worden de reeds genoemde afwezigheid van huis en de gevaren van het beroep als de minst aantrekkelijke kanten beschouwd. Niettemin is de huidige binding met het beroep zeer groot, want 77 pct. zeggen "zeker en vast" in de zeevisserij te zullen blijven en voor nog eens 19 pct. zal dit "waarschijnlijk wel" het geval zijn. Alhoewel de voorkeur en ambitie van de meesten duidelijk gaat naar de functies van "schipper" en "motorist", verwacht meer dan de helft toch enkel "matroos" te zullen worden en één vijfde "lichtmatroos".

Praktisch de helft van de ondervraagden is in de loop van 1983 voor het eerst in de vaart gekomen. De eerste aanmonstering gebeurde vooral tijdens de maanden juni en juli (63 pct.). Meer dan de helft had, op het tijdstip van de enquête, tussen de 50 en 200 zeedagen op zijn actief. Menigeen had ooit reeds met werkloosheid te maken (31 pct.) doch de duur hiervan bleef al bij al doorgaans beperkt tot minder dan één maand, wat zeker niet wijst op structurele- of conjuncturele- doch enkel op frictie-werkloosheid. Wat het "verloop" betreft, 59 pct. veranderden reeds van schip, vooral om wille van minder goede arbeidsvoorwaarden.



Ongeveer tweederden zijn in het bezit van een certificaat, vergunning of diploma van gevolgde studies. Bijna allen bezochten de visserijschool; meestal hebben zij een certificaat van scheepsleerjongen of een diploma van aspirant schipper ter visserij. Als voorbereiding op het beroep wordt de opleiding in de visserijschool maar vooral de scholing, die als scheepsjongen aan boord wordt ontvangen, door de meerderheid positief gewaardeerd. Bij meer dan drievierden leeft nog de wens om zich verder te vervolmaken. In deze optiek is het tevens betekenisvol dat 55 pct. nog (geregeld of soms) contact hebben met de school.

De kennis van het Fonds voor Scheepsjongens is zeer beperkt. Weliswaar hadden de meesten, vooraleer zelf scheepsjongen te worden, hierover reeds wat gehoord (70 pct.), vooral langs familie en vrienden. Maar van de eigenlijke bedoeling van dit Fonds had slechts een geringe meerderheid enige notie (57 pct.). Op de vraag door welke instanties het Fonds geldelijk wordt gespijsd, konden 34 pct. geen antwoord geven, en wanneer men peilt naar de instanties die in de Beheerraad van het Fonds vertegenwoordigd zijn, stijgt het aantal opinielozen zelfs tot 75 pct.

Naast hun bezoldiging uit het Fonds, ontvangen 70 pct. nog een percent op de besomming samen met drinkgeld, en 23 pct. alleen een percent op de besomming. Voor meer dan 70 pct. van de scheepsjongens vertegenwoordigt de Fondsbezoldiging minstens één derde van het inkomen. Als beste bezoldigingssysteem geven 74 pct. de voorkeur aan de Fondsbezoldiging samen met een percent op de besomming en drinkgeld. Globaal genomen, zeggen 88 pct. van de respondenten "tevreden" tot "zeer tevreden" te zijn met het loon dat hen langs het Fonds wordt uitbetaald. Niettemin drukt een meerderheid van ongeveer tweederden de wens uit tot aanpassing van deze bezoldiging : veruit de meesten onder hen geven de voorkeur aan een indeks-aanpassing (51 pct.), terwijl slechts enkelen een substantiële verhoging van de bezoldiging wensen tot het peil van een "normaal" loon (16 pct.). Daarnaast zijn er ongeveer één vierde van de scheepsjongens die de Fondsbezoldiging op hetzelfde peil wensen te behouden. Bij menigeen leeft de vrees dat de reder, in het geval van indeksaanpassing, het percent op de besomming "zeker" of "waarschijnlijk" zou verlagen (41 pct.).

De houding tegenover het Fonds is duidelijk positief : volgens bijna alle scheepsjongens valt zijn werking, financieel beschouwd, "zeer gunstig" (45 pct.) of "gunstig" uit (51 pct.). De opinies zijn - voor zover aanwezig - evenwel erg verdeeld omtrent de vraag of het Fonds in staat is om, op korte termijn, het bemanningsprobleem in de zeevisserij te helpen oplossen : 38 pct. antwoorden in positieve en 41 pct. in negatieve zin. Alleszins is duidelijk dat het bestaan van het Fonds niet van aard was om de beslissing van de jongeren, om scheepsjongen te worden, te beïnvloeden : zelfs zonder Fonds zouden immers nog 71 pct. "zeker en vast" en 20 pct. "waarschijnlijk wel" scheepsjongen geworden zijn. Het belang en de rol van het Fonds liggen dus in de praktijk niet zozeer in het aantrekken van jongeren naar de visserij (wat met de huidige Fondsbezoldiging als "lokmiddel" trouwens ook niet mogelijk is), doch veeleer in het binnen het bedrijf houden van reeds aangemonsterde jongeren, en dit dan in een bevredigende combinatie met andere inkomensbronnen (percent op de besomming + eventueel ook "drinkgeld"). Het probleem is echter dat die andere inkomensbronnen individueel zeer sterk verschillen (in tegenstelling tot de Fondsbezoldiging, die voor iedereen gelijk is) en bovendien - precies door hun strikt individueel karakter - zeer moeilijk en dan nog slechts bij benadering te achterhalen zijn (wat het "drinkgeld" betreft, is dit zelfs totaal onmogelijk), zodat een beleid terzake slechts kan gebaseerd zijn op bestendig wisselende "tijdsopnamen", die daarbij eerder vaag en weinig betrouwbaar zijn.



De werking van het Fonds (en het beleid m.b.t. die werking) zit dus blijkbaar geprangd tussen de opdracht die het Fonds van de wetgever heeft gekregen en anderzijds de reële toestand waarnaar het Fonds reeds vrijwel onmiddellijk na zijn oprichting in 1971 is afgegleden. Over het algemeen lijken werkgever en werknemer, reder en scheepsjongen, zich inzake inkomensvorming vrij goed aan die feitelijke evolutie te hebben aangepast : voor de meeste scheepsjongens is de "bezoldiging" vanwege het Fonds al lang geen bezoldiging meer zoals de wetgever die destijds ongetwijfeld voor ogen had, doch enkel nog één van de factoren bij de inkomensvorming. Waar die aanpassing minder gelukkig verlopen is ligt bijgevolg een permanente oorzaak van voortijdige afvloeiing, nog vóór de scheepsjongen overstapt naar de functie van lichtmatroos of matroos, wat dan meteen ook een gedeelte van de "human investment" vanwege overheid en bedrijf ongedaan maakt.

Uit deze konklusies die nog met andere elementen kunnen aangevuld worden, kan wellicht een meer aangepast beleid ten aanzien van het Fonds afgeleid worden. Doch hier eindigt uiteraard de opdracht van dit sociologisch onderzoek dat enkel beoogde een aantal bouwstenen bij te brengen voor het voeren van een degelijk bemanningsbeleid, waarvan het Fonds voor Scheepsjongens alleszins een belangrijk onderdeel uitmaakt.



## RESUME

De novembre 1983 à janvier 1984, on a interrogé 73 mousses de la pêche maritime belge sur leur attitude à l'égard de leur profession, et plus particulièrement envers le Fonds des Mousses. Ce Fonds, qui a été créé en 1971, veut empêcher le dépeuplement dans la pêche maritime en accordant aux jeunes une rémunération fixe et garantie par jour de mer.

Cette étude donne un compte rendu de cette enquête sociale. Tout d'abord sont exposés quelques aspects généraux des mousses interrogés ; ces aspects caractérisent aussi bien leur personne (âge, situation familiale) que la profession qu'ils exercent (classe et type de navire) (chap. 1). Ensuite, on essaie de détecter les facteurs qui ont déterminé le choix de la profession des jeunes ; en même temps, on prête attention à leur niveau d'instruction ainsi qu'à l'attitude qu'ils adoptent vis-à-vis de leur formation professionnelle scolaire et post scolaire (chap. 2).

Ensuite sont commentés quelques aspects importants de la situation professionnelle des jeunes (début de carrière, mobilité, durée du travail, chômage etc...) et on sonde les opinions et les espérances concernant la carrière professionnelle proprement dite (chap. III et IV). Enfin, on analyse de façon détaillée le Fonds des Mousses : dans quelle mesure ce Fonds est-il connu des jeunes ? Quel rôle joue-t-il dans la rémunération ? Dans quelle mesure les mousses sont-ils satisfaits de la rémunération qui leur vient du Fonds, et quels sont leurs souhaits à cet égard ?

L'analyse de tous ces aspects permet de toucher quelques éléments qui sont importants pour l'évaluation du fonctionnement du Fonds, et dès lors aussi pour les tentatives de mener une politique plus adéquate concernant les équipages.



BIJLAGE 1.- Overzicht, naargelang thuishaven, van enkele belangrijke bevindingen in verband met de beroepssituatie en de houding van de scheepsjongens (in %)

	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
<u>Scheepsklasse</u>			
- 50 BT	37,1	24,2	23,0
50 - 69 BT	7,4	12,1	38,5
70 - 149 BT	29,6	18,2	30,8
150 BT en meer	25,9	45,5	7,7
Totaal	100,0	100,0	100,0
<u>Type van vaartuig</u>			
plankenvisserij	25,9	6,1	46,2
bokkenvisserij	40,8	69,6	30,8
garnaalvisserij	25,9	18,2	15,4
andere	7,4	6,1	7,6
Totaal	100,0	100,0	100,0
<u>Scholing</u>			
houder van certificaat, vergunning of diploma			
ja	70,4	60,6	76,9
neen	29,6	39,4	23,1
Totaal	100,0	100,0	100,0
<u>Denkt eraan zich verder te vervolmaken :</u>			
ja	88,9	66,7	76,9
neen	11,1	33,3	23,1
Totaal	100,0	100,0	100,0
<u>Denkt eraan in de zeevisserij te blijven :</u>			
- zeker en vast	63,0	81,8	92,3
- waarschijnlijk wel	29,6	15,2	7,7
- waarschijnlijk niet	3,7	-	-
- zeker niet	-	-	-
- geen opinie	3,7	3,0	-
Totaal	100,0	100,0	100,0
<u>Wenst dat de huidige netto-bezoldiging per zeedag verhoogd wordt</u>			
- tot het peil van normale bezoldiging	29,6	12,1	-
- door aanpassing van indeks	33,3	60,6	61,6
- ongewijzigd laten	33,3	27,3	15,4
- geen opinie	3,8	-	23,0
Totaal	100,0	100,0	100,0



BIJLAGE 2.- Sociologische enquête zeevisserij

Vragenlijst "Scheepsjongens"

1. Identifikatie

1.1. In welk gewest woont U thans ?

- Nieuwpoort - De Panne - Adinkerke - Veurne - Koksijde - Oostduinkerke
- Oostende - Middelkerke - Westende - Bredene - De Haan
- Zeebrugge - Blankenberge - Heist - Knokke - Wenduine
- andere gemeenten in West-Vlaanderen
- andere

1.2. Welk is Uw huidige leeftijd ?

- 14 jaar
- 15 jaar
- 16 jaar
- 17 jaar

1.3. Aantal

- zusters
- broers

waarvan

- schoolgaand - visserijschool
- ander onderwijs
- werkzaam in - zeevisserij
- ander maritiem beroep
- elders
- werkloos
- overleden

1.4. Welk is (of was) het voornaamste beroep van Uw vader (één enkel antwoord a.u.b.)

- werkzaam - in zeevisserij als - reder - mede-opvarende
- aan wal
- schipper
- stuurman
- motorist
- matroos
- andere
- elders - ander maritiem beroep
- niet maritiem beroep

2. Beroepssituatie

2.1. Vaart U thans ?

- neen
- ja - als scheepsjongen
- andere functie - lichtmatroos
- matroos
- hulpmotorist
- andere



2.2. Indien U thans als scheepsjongen vaart :

a) Sinds wanneer ?

- jaar
  - zonder voorwerp
  - 1980
  - 1981
  - 1982
  - 1983
- maand
  - zonder voorwerp
  - januari
  - februari
  - maart
  - april
  - mei
  - juni
  - juli
  - augustus
  - september
  - oktober
  - november
  - december

b) In welke scheepsklasse ?

- zonder voorwerp
- 50 BT
- 50 - 69 BT
- 70 - 149 BT
- 150 BT en meer

c) Welk is uw thuishaven ?

- zonder voorwerp
- Oostende
- Zeebrugge
- Nieuwpoort

d) Hoeveel keer bent U reeds van schip veranderd ?

- zonder voorwerp
- 0 x
- 1 x
- 2 x
- 3 x
- 4 x
- meer dan 4 x

e) Om welke reden(en) bent U van schip veranderd ?

- zonder voorwerp
- slecht renderend schip
- slecht betaald
- slechte behandeling en/of arbeidsvoorwaarden
- te lange reisduur
- technische reden (vaartuig geschrapt, e.a.)
- andere redenen. Welke ?



f) Hoe wordt U bezoldigd ?

- zonder voorwerp
- uitsluitend via het Fonds
- via Fonds + % op besomming
- via Fonds + % op besomming + drinkgeld

g) Op welk type van vaartuig vaart U ?

- zonder voorwerp
- plankenvisser
- bokkenvisser
- garnaalvisser
- andere

2.3. Indien U thans niet meer in de zeevisserij zijt, wat is hiervan de reden (of redenen) ?

- zonder voorwerp
- te laag arbeidsinkomen
- nooit een goed schip gevonden
- liever werk aan wal
- liever terug naar school
- familiale omstandigheden
- ongunstige arbeidsvoorwaarden welke ?
- andere. Welke ?

2.4. Hoelang hebt U gevaren ? (uitgedrukt in zeedagen)

2.5. Bent U als scheepsjongen ooit werkloos geweest ?

(technische werkloosheid niet meegerekend)

- ja
- neen

Zo ja, hoelang ?

- 1 maand
- 1 - 2 maand
- 2 - 3 maand
- 3 maand of meer
- zonder voorwerp

2.6. Kunt U zich moeilijkheden met andere bemanningsleden herinneren bij uw aanmonstering als scheepsjongen ?

- ja
- neen

Zo ja, van welke aard ?

- zonder voorwerp
- financieel
- andere. Welke ?

### 3. Beroepskeuze en beroepsvorming

3.1. Waarom bent U scheepsjongen geworden ?

- uit familiale traditie
- roep van de zee
- goed vissersinkomen
- zeer apart werk en leven
- om van school af te zijn
- bij gebrek aan iets anders
- andere redenen. Welke ?



3.2. Hoe stonden uw ouders tegenover deze keuze ?

- positief
- negatief
- neutraal

Indien negatief, waarom ?

- zonder voorwerp
- liever een beroep aan wal
- "hogere" ambities voor hun zoon
- geen "ratteval" uitkiezen
- hard en gevaarlijk leven
- financiële redenen
- andere. Welke ?

3.3. Hebt U een certificaat, vergunning of diploma ?

- ja
- neen

Zo ja, van welke aard ?

- a) zeevisserij - certificaat van scheepsleerjongen
  - certificaat bekendheid navigatiereglementen
  - diploma aspirant-schipper ter visserij
  - vergunning motoren - 120 PK
  - andere. Welke ?
- b) vakschool - diploma A3
  - diploma A2
- c) humaniora - diploma lager middelbaar
  - diploma hoger middelbaar

3.4. Vindt U de schoolse en praktische opleiding die U in de visserijschool als voorbereiding op uw beroep ontvangen hebt

- zeer goed
- goed
- minder goed
- slecht
- geen opinie

3.5. Vindt U de opleiding die U (tot op heden) als scheepsjongen aan boord hebt gekregen als verdere scholing in het beroep :

- zeer goed
- goed
- minder goed
- slecht
- geen opinie

3.6. Denkt U er nog aan U verder te vervolmaken ?

- ja
- neen

Zo ja, in welke richting ?

- zonder voorwerp
- dek
- motoren (brevet motorist)
- brevet schipper 2e klasse
- brevet schipper 1e klasse



4. Houding tegenover het beroep

4.1. Wat zijn, volgens U, de meest aantrekkelijke kanten van het visserijberoep ?

- leven en werken in open lucht
- in menselijk opzicht, interessant beroep
- financieel interessant
- veel kans op sociale doorstroming  
(van scheepsjongen tot reder)
- weinig kans op werkloosheid
- geen legerdienst
- andere. Welke ?

4.2. Wat zijn, volgens U, de minst aantrekkelijke kanten van het visserijberoep ?

- te veel weg van huis en thuis
- een hard en gevaarlijk beroep
- wisselvallig arbeidsinkomen
- gebrek aan sociale status
- weinig uitwijkmogelijkheden op latere leeftijd
- ander. Welke ?

4.3. Denkt U er aan in de zeevisserij te blijven ?

- zeker en vast
- waarschijnlijk wel
- waarschijnlijk niet
- zeker niet
- geen opinie

4.4. Indien U "zeker en vast" of "waarschijnlijk wel" in de zeevisserij zult blijven

a) welke functie zult U dan innemen ?

- zonder voorwerp
- lichtmatroos
- matroos
- hulpmotorist
- motorist
- geen opinie
- lichtmatroos + matroos

b) Welke functie geniet Uw voorkeur ?

- zonder voorwerp
- motorist
- stuurman
- schipper
- reder
- geen opinie

4.5. Indien U "waarschijnlijk niet" of "zeker niet" in de zeevisserij zult blijven

a) waarvan zal dit voornamelijk afhangen ?

- zonder voorwerp
- (m.b.t. al dan niet legerdienst) tot na de leeftijd van 25 jaar
- van het arbeidsinkomen
- van de werkvooruitzichten aan wal
- van de toekomstige echtgenote
- van andere factoren. Welke ?
- geen opinie



b) Hebt U al een concreet uitzicht op een ander beroep ?

- zonder voorwerp
- ja
- neen

Zo ja, hetwelk ?

Zo neen, naar welk beroep gaat dan uw voorkeur ?

5. Kennis van het Fonds voor Scheepsjongens

5.1. Was U van het bestaan van het Fonds op de hoogte vooraleer U scheepsjongen werd ?

- ja
- neen

Zo ja, langswaar ?

- school
- visserijmilieu
- familie
- vrienden of kennissen
- syndikaat
- rederscentrale (+ tijdschrift)
- pers, radio, televisie
- andere. Welke ?

5.2. Kent U het doel van het Fonds ?

- ja
- neen

5.3. Kent U de netto-bezoldiging die per zeedag thans door het Fonds wordt uitgekeerd ? (513 F)

- ja
- neen

5.4. Door wie wordt het Fonds geldelijk gespijsd ?

- Reders
- Staat
- Provincie
- Foutieve vermelding
- Geen opinie

5.5. Welke instanties zijn in de Raad van het Fonds vertegenwoordigd ?

- Rederscentrale
- Staatssecretaris (of Minister) van Landbouw
- Minister van Verkeerswezen
- Provincie West-Vlaanderen
- foutieve vermelding
- geen opinie

6. Financiële aspecten van het Fonds

6.1. Meent U dat het Fonds financieel

- voor de scheepsjongens - zeer gunstig is
- gunstig
- minder gunstig
- ongunstig
- geen opinie



- voor de reders
- zeer gunstig is
- gunstig
- minder gunstig
- ongunstig
- geen opinie

6.2. Wat vindt U het beste bezoldigingssysteem voor een scheepsjongen ?

- alleen via het Fonds
- via het Fonds + % op de besomming
- via Fonds + % op besomming + drinkgeld
- alleen % op de besomming (+ eventueel drinkgeld)
- andere. Welke ?
- geen opinie

6.3. Zijt U tevreden met de bezoldiging die U als scheepsjongen door het Fonds wordt (werd) uitbetaald ?

- zeer tevreden
- tevreden
- minder tevreden
- niet tevreden
- geen opinie

6.4. De netto-Fondsbezoldiging (na aftrek voorheffing) is op 1 januari 1980 gestegen van 414 F naar 513 F netto per zeedag en werd sedertdien niet meer aangepast aan de stijging van het indexcijfer. Denkt U dat sommige reders het tot dusver toegekend % op de besomming zouden verminderen (of zelfs afschaffen) indien die aanpassing zou worden doorgevoerd ?

- ja zeker
- waarschijnlijk wel
- waarschijnlijk niet
- zeker niet
- geen opinie

6.5. Is het, volgens U, wenselijk de huidige netto-Fondsbezoldiging per zeedag te verhogen :

- in belangrijke mate, en wel tot op het peil van een normale bezoldiging, los van alle eventuele extra's vanwege de reder
- enkel een inhaalmaneuver tot aanpassing van de index
- in geringe mate, zonder volledige index-aanpassing
- ongewijzigd laten
- is reeds hoog genoeg
- geen opinie

## 7. Houding tegenover het Fonds

7.1. Zoudt U scheepsjongen geworden zijn indien het Fonds voor scheepsjongens niet bestond ?

- zeker en vast
- waarschijnlijk wel
- waarschijnlijk niet
- zeker niet
- geen opinie



7.2. Denkt U dat een scheepsjongen (zonder opleiding tot motorist) moeilijk nog een schip vindt wanneer hij, vooraleer 18 jaar te zijn geworden, niet meer ten laste valt van het Fonds ?

- zeer moeilijk
- eerder moeilijk
- eerder gemakkelijk
- zeer gemakkelijk
- geen opinie

7.3. Wordt door de werking van het Fonds het aanbod van scheepsjongens, naar uw mening, verhoogd ?

- in belangrijke mate
- in geringe mate
- geen invloed
- geen opinie

7.4. Meent U dat de werking van het Fonds van aard is om een bijdrage te leveren voor de oplossing van het bemanningsprobleem in de zeevisserij ?

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| - op korte termijn   | - zeker en vast |
|                      | - wellicht wel  |
|                      | - wellicht niet |
|                      | - geenszins     |
|                      | - geen opinie   |
| - op langere termijn | - zeker niet    |
|                      | - wellicht wel  |
|                      | - wellicht niet |
|                      | - geenszins     |
|                      | - geen opinie   |

7.5. Vindt U het wenselijk dat de scheepsjongens, als werknemers, in de Raad van het Fonds zouden vertegenwoordigd zijn, en dit dan uiteraard door de vakbondscentrales der vissers ?

- ja
- neen
- geen opinie

7.6. Kunnen, volgens U, nog verbeteringen aan de werking van het Fonds aangebracht worden ?

- ja
- neen

Zo ja, welke ? (zonder voorwerp = 0)

## 8. Gezin en andere

8.1. Waar woont U ?

- bij ouders (of voogd)
- in een visserstehuis
- op eigen domicilie
- op andermans domicilie



8.2. Het gezins- en huwelijksleven van een zeeman (en van een zeemannsvrouw) wijkt uiteraard nogal sterk af van wat in onze maatschappij als "normaal" beschouwd wordt. Dit geldt ook voor het verenigingsleven en allerlei vormen van ontspanning.

a) Denkt U dat dit in de visserij als een pijnlijk gemis wordt ervaren ?

- ja
- slechts in beperkte mate
- neen
- geen opinie

b) Zo ja, ziet U hierin een oorzaak van voortijdige afvloeiing uit de visserij ?

- zonder voorwerp
- ja
- slechts in beperkte mate
- neen
- geen opinie

8.3. Kunt U een gedetailleerde en zo volledig mogelijke opsomming geven van de taken die U als scheepsjongen meestal aan boord vervult ?

a) hulp op dek :

- korre inhalen
- vis oprapen, wassen, gutten
- vis sorteren en wegbergen
- ijs scheppen en kappen
- netten herstellen
- shackles draaien
- materiaal aanbrengen
- andere (lieft omschrijven)

b) onderhoud :

- reinigingswerk
- schilderen
- andere (omschrijven)

c) aanleren van :

- wacht lopen
- het sturen

d) allerlei huishoudelijk werk aan boord

e) andere (omschrijven)

8.4. Hebt U nog kontakt met de school ?

- geregeld
- soms
- nooit

8.5. Bent U lid van een syndikaat ?

- ja
- neen

8.6. Hoeveel is de Fonds-bezoldiging ten opzichte van het totaal inkomen waarover U als scheepsjongen beschikt ?

- 33 %
- 33 - 49 %
- 50 - 74 %
- 75 % en meer
- ik ben geen scheepsjongen meer
- geen antwoord



## LIJST der TABELLEN

---

1.- Indeling van de scheepsjongens volgens woonplaats	3
2.- Indeling van de scheepsjongens volgens scheepsklasse en -type	3
3.- Indeling, volgens scheepstype en visserij, van de scheepsjongens ngl. zij al dan niet werkloos geweest zijn	10
4.- Indeling van de scheepsjongens volgens het aantal keer dat zij van schip zijn veranderd volgens scheepstype, in %	12
5.- Percentage respondenten volgens uitgeoefende taak (ongeacht de frequentie) per scheepstype	14
6.- Indeling, in %, van de scheepsjongens volgens de wijze van bezoldiging enerzijds en het type van vaartuig, de scheepsklasse en de thuishaven anderzijds	20

## LIJST der FIGUREN

---

1.- Indeling van de respondenten volgens hun oordeel over de genoten opleiding als voorbereiding tot het beroep	8
2.- Aandeel van de respondenten dat de genoten opleiding als "zeer goed" beschouwt als voorbereiding tot het beroep, volgens type-vaartuig	8
3.- Indeling van de scheepsjongens volgens de maand waarin ze aangeworven werden	11
4.- Indeling van de scheepsjongens volgens het aantal gepresteerde zeedagen	11
5.- Indeling van de scheepsjongens volgens hun wensen t.o.v. de netto-Fondsbezoldiging - in pct.	25
6.- Indeling van de scheepsjongens naargelang zij menen dat het Fonds, op korte termijn, een oplossing kan brengen voor het bemanningsprobleem in de zeevisserij - in pct.	25







